3 1761 07149006 4

CAMPOS JUNIOR
LIVRARIA
77-Rua Augusta-81
LISBOA

Octaviano Sá
COIMBRA

VOLUME N.º 1321

Est. 1
Prat. 12
Vol. 1
Nº 1321
Sala

2
12
1321

ROTEIRO DO VIAJANTE

NO CONTINENTE

E NOS

CAMINHOS DE FERRO DE PORTUGAL

EM 1865

POR

João Antonio Peres Abreu

COIMBRA
IMPRENSA DA UNIVERSIDADE
1865

DP
516
A26

DEDICATORIA

Ill.mo e ex.mo sr.

Não é ao marquez de Salamanca, conde de los Llanos, grande de Hespanha de primeira classe, que agora me dirijo.

É a D. José de Salamanca, o genio portentoso, que com seus vastos projectos e arrojadas emprezas, tem sabido dar o maior desinvolvimento aos melhoramentos materiaes do seu paiz, e de muitos outros da Europa, entrando'neste numero o meu Portugal.

Sim, ex.mo sr., sem a poderosa iniciativa de v. ex.a, atrevo-me a dizel-o, ainda não tinhamos caminhos de ferro'neste paiz, e quem sabe quando os haveria! porisso, escrevendo uma obra, cujo principal motor são os caminhos de ferro, julgo cumprir um dever, dedicando-a a v. ex.a

Digne-se portanto acceital-a, substituindo o pouco valor da offerta, pela boa vontade do offerente.

De v. ex.a
att.o v.or e criado

Lisboa, dezembro
de 1864.

João Antonio Peres Abreu.

O nosso principal pensamento foi ligar o util com o agradavel, a quantidade da materia com a diminuição do preço.

Conscienciosamente, parece-nos que conseguimos o nosso intento, porque a obra não é completa, mas reune o essencial.

Pertence porém ao publico decidir se estamos convencidos da realidade ou se laborâmos em êrro. Se a sentença nos for favoravel, impetrâmos o seu auxílio, acudindo a comprar a obra por fórma que promptamente se extinga a edição, unico meio de salvarmos as grandes despesas que nos acarreta o diminuto preço por que a vendemos.

Todos nos dizem: *Em Portugal não se compram livros;* e nós a todos respondemos: *É porque se vendem caros.*

Quem terá razão?

Por em quanto sustentâmos e esperâmos ver provado que é

O auctor.

Lisboa, dezembro de 1864.

Miranda
DISTRICTO
Vimioso
Mogadouro
Freixo de Espada
Bragança
DE
Vinhaes
Macedo
Moncorvo
BRAGANÇA
Mirandella
Vª Flor
Valpassos
DISTRICTO
Murça
Alijó
Chaves
DE
Villa Pouca
Boticas
Mont'Alegre
Villa Real
VILLA REAL
Regoa
Cabeceira de Bastos
DISTRICTO
Fafe
Vieira
Guimaraes
DISTRICTO
Penafiel
Melgaço
DISTRICTO
DE
Almares
DO
PORTO
Braga
Monção
Pte da Barca
Ponte de Lima
BRAGA
Valença
Barcellos
Porto
Vª do Conde
P. de Varzim
VIANNA
Caminha
Vianna
Rio Douro
Fig.ª de Castº Rodrigo
Almeida
Pinhel
Sabugal
Fozcôa
DISTRICTO
Guarda
Meda
DA
Trancozo
Celorico
S. João da Pesqueira
GUARDA
Aguiar
Manteigas
Moimenta
Gouvea
DISTRICTO
Fragoas
Manguaide
Lamego
Castro Daire
DE
Viseu
Tondela
Sinfaes
Oliv.ª de Frades
VISEU
Arouca
Sever
DISTRICTO
Oliveira d'Azemeis
Mealhada
DE
Agueda
Ovar
AVEIRO
Aveiro
Mira
Cidade Cabeça de Districto
Cidade
Villa Cabeça de Districto.
Villa ou Cabeça de Concelho
Linhas ferreas
Estradas Macadamisadas
Divizão de Districto
O
C

PORTUGAL

EM

1864

CALENDARIO A VAPOR

1865	1.ª semana							2.ª semana							3.ª semana							4.ª semana							5.ª semana							
	Sab	Dom.	2ª	3ª	4ª	5ª	6ª	Sab.	Dom	2ª	3ª	4ª	5ª	6ª	Sab.	Dom.	2ª	3ª	4ª	5ª	6ª	Sab	Dom.	2ª	3ª	4ª	5ª	6ª	Sab.	Dom.	2ª	3ª	4ª	5ª	6ª	Sab.	Dom.
Janeiro.....	–	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	–	–	–	–	–
Fevereiro....	–	–	–	–	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	–	–	–	–	–
Março.....	–	–	–	–	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	–	–
Abril.....	–	–	–	–	–	–	–	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
Maio.....	–	–	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	–	–	–	–
Junho.....	–	–	–	–	–	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	–	–
Julho.....	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	–	–	–	–	–	–
Agosto.....	–	–	–	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	–	–	–
Setembro ...	–	–	–	–	–	–	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	–
Outubro.....	–	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	–	–	–	–	–
Novembro...	–	–	–	–	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	–	–	–
Dezembro...	–	–	–	–	–	–	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31

FESTAS MOVEIS (1.ª SERIE)	FERIAS JUDICIAES	GRANDE GALA RECEPÇÃO NO PAÇO	ESPECTACULOS PROHIBIDOS	FESTAS MOVEIS (2.ª SERIE)
—	—	—	—	—
Septuages. 12 Fev.	1 a 6 de Janeiro		13 e 14 de Abril	Espir. Santo 4 Jun.
Cinza .... 1 Març.	27 e 28 de Fevereiro		24 de Setembro	Trindade.... 11 »
Paschoa .. 16 Abril	9 a 22 de Abril	1 de Janeiro	2, 11 e 16 de Novembro	Corp. de Deos 15 »
Lad. 22, 23 e 24 Maio	1 a 30 de Setembro	29 de Abril	e todos os dias em que	Coração Jesus 23 »
Ascensão... 25 Maio	11 de Novembro	31 de Julho	a côrte toma luto pela	Advento.... 3 Dez.
	25 a 31 de Dezembro	28 de Setembro	morte de pessoa real, e	
	e todos os dias de grande gala	16, 29 e 31 d'Out.	quando se fazem preces por calamidade pública	

PRIMAVERA	ESTIO	OUTONO	INVERNO
20 de Março	21 de Junho	23 de Setem.	21 de Dezem.

DIAS SANCTIFICADOS

ECLIPSES DO SOL

☉

25 de Abril

19 de Outubro

Janeiro 6, Reis. **Fevereiro** 2, Purificação de Nossa Senhora. **Março** 25, Annunciação de Nossa Senhora. **Abril** 13 e 14, Endoenças. **Maio** 25, Asc. do Senhor. **Junho** 13, S. Antonio — 15, Corpo de Deos — 23, Coração de Jesus — 24, S. João Baptista — 29, S. Pedro e S. Paulo. **Agosto** 15, Assumpção de Nossa Senhora. **Novembro** 1, Todos os Sanctos. **Dezembro** 8, Festa da Immaculada Conceição de Maria — 25, Natal.

ECLIPSES DA LUA

☾

11 de Abril

4 de Outubro

As suas serras principaes são: Estrella, Marão, Gerez, Bussaco, Caldeirão, Ossa e Cintra.

Os pontos mais elevados são os seguintes:

Pico da serra do Gerez	2,040	metros
Dicto da Estrella	1,920	»
Ponto culminante da serra de Montejuncto	2,333	»
Dicto do Marão	1,320	»
Dicto de Nogueira	1,050	»
Dicto de Sancta Luzia	630	»
Chaves	600	»
Morro de Burragueiro no Gerez	1,440	»
Monte Gaviarra, na serra de Suajo	2,220	»
Pico da serra do Caramulo	510	»
Ponto mais alto do Bussaco	495	»
Dicto da serra da Estrella	2,160	»
Guarda	900	»
Castello de Monsanto	660	»
Ponto mais elevado da serra da Louzã	690	»
Ponto culminante da serra de Cintra	540	»

Os seus principaes portos são: Lisboa, Porto, Setubal, Faro, Portimão, Lagos, Olhão, Villa Real de Sancto Antonio, Figueira, Aveiro, Viana e Caminha.

Praças d'armas mais notaveis: Elvas, Juromenha, Campo Maior, Marvão, Peniche, Monsanto, Almeida, Chaves e Valença.

Pharoes que indicam as suas costas: S. Julião e Bugio (na barra do Tejo), Cabo de Espichel, Setubal, Peniche, Cabo Mondego, Senhora da Luz (perto da barra do Porto), Berlengas, Cabo de S. Vicente, Belem e Cabo de Sancta Maria.

Tem telegraphos electricos nas povoações mais importantes do reino, que se communicam umas com as outras, e todas com as cidades mais notaveis da Europa.

O conselho de saude superintende sobre tudo quanto diz respeito a medicina, pharmacia, veterinaria, vaccina, policia de viveres, hygiene pública, medicina legal, e quarentenas.

Para estas ha 1 lazareto na margem do Tejo, e 33 estações sanitarias.

Tem Portugal longinquas possessões, como se vê pelas seguintes distancias, marcado como ponto de partida o Cabo da Roca.

A Madeira, 130 leguas; aos Açores, 210; a Cabo Verde, 150; a Bissau, 486; a S. Thomé, 890; a Loanda, 1:050; a Moçambique, 1:880; a Goa, 2:540; a Timor, 3:000; e a Macau, 3:200.

Algumas d'estas distancias porém são muito maiores, em consequencia dos rodeios que tem a navegação.

Como o espaço de que dispomos nos não permitte dizer a millesima parte do que não deviamos calar, concluiremos por dizer que o clima de Portugal é tão variado e benigno, que permitte as producções tropicaes unirem-se com as das zonas temperadas, e que o intervallo de algumas leguas é sufficiente para passar d'uma temperatura bastante elevada, a outra sufficientemente baixa.

Abrantes

Villa e praça forte, situada na margem direita do Tejo, em elevada posição, que domina uma fertil e deliciosa planicie.

É ponto estrategico reputado de grande importancia, e que alguns reputam superior a Santarem.

A estação de Abrantes dista da villa 3 kilometros e está situada no local chamado o *Rocio*.

Para communicar d'um a outro ponto é necessario atravessar o Tejo em uma barca, que a camara arrenda, e cujo producto constitue um dos melhores rendimentos do municipio.

Póde imaginar-se o movimento que ha d'um para outro ponto, sabendo-se que o direito de passagem produz para a camara quantia superior a 2:000$000 de réis, e que cada transeunte ou cavalgadura apenas paga 10 réis.

Agueda

Antigamente cidade de *Eminio*, e hoje villa.

É commerciante, mas parte do seu commercio terá que soffrer modificações produzidas pela viação accelerada, que comtudo lhe não serão prejudiciaes, se for realisada a construcção d'uma estrada d'alli para Aveiro e Talhadas.

Em Agueda está centralisado quasi todo o commercio do peixe, que é consumido na Beira, commercio de bastante importancia.

É cabeça de comarca, e não tem sido das mais felizes com a administração da justiça.

Dista do Porto 68 kilometros, de Aveiro 18, e de Coimbra 42.

Até agora tinha a diligencia e mala-posta; hoje não tem meio nenhum de communicação.

Agueda (rio), Antigo Eminio

Nasce perto de Campia (a 5 leguas de Vizeu), e desagua na esquerda do Vouga abaixo da ponte da Rata: tem 6 leguas de curso, é navegavel de Agueda para baixo por entre agradaveis campos, que inunda e fertiliza quando cresce.

Albergaria Velha

Povoação a 15 kilometros de Aveiro, 55 do Porto, e 45 de Vizeu, e que fica na directriz da estrada d'aquella primeira cidade para esta ultima.

A rainha D. Tarcja passou alli, quando o local era o atalho d'uma estrada aonde os moradores de Val Maior vinham *roubar* e *matar os passageiros*, em consequencia do que mandou ella estabelecer alli uma *albergaria de pobres e passageiros*, de cujo facto ainda existe uma lapide indicativa, a qual está collocada em uma parede da casa, que foi de albergaria e hoje é da municipalidade.

Modernamente adquiriu Albergaria uma outra celebridade, e que por alguns annos fará recordar a muita gente os tempos passados, porque era alli que existia a celebre *estalagem dos padres*.

De Albergaria Velha é natural o distincto consul que hoje temos no Rio de Janeiro, cujo irmão foi uma das victimas, que por causa das nossas dissensões politicas soffreu o martyrio na *Praça Nova* do Porto, attestando-se esse facto aos moradores da sua naturalidade com a collocação da cabeça do infeliz em frente da casa em que nasceu.

Alcacer do Sal (Antiga Salacia)

Collocada á direita do rio Sadão, a 40 kilometros de Setubal, é quasi que uma parte d'esta cidade, pela ligação das salinas que ha entre uma e outra povoação.

Tem grande commercio de sal e esparto.

Em domingo do Bom Pastor e a 10 de outubro, fazem-se alli duas feiras, que duram 3 dias cada uma.

Alcobaça

Mosteiro cistersiense, cujos possuidores, conhecidos pelos

frades Bernardos, descendiam de *oito pobres homens*, que, descalços de pé e perna, atravessaram desde o bispado de Langres, em França, até Portugal, e um dos quaes passados poucos annos se assignava:

D. fr. Paulo de Brito, D. abbade do real mosteiro de Sancta Maria de Alcobaça da ordem de Cister, fronteiro d'estes reinos, senhor donatario, e capitão mór das villas de Alcobaça, Aljubarrota, Alfazeirão, Alvorninha, Pederneira, Sancta Catharina, Paredes, Coz, S. Martinho, Selha do Matto, Maiorga, Evora, Cella, Furquel, e mais logares e povoações de seus termos e dos coutos do dicto mosteiro, do conselho de sua magestade, e seu esmoler mór, reformador geral da congregação de S. Bernardo, 'nestes reinos e senhorios de Portugal e Algarves, nuncio apostolico, e embaixador extraordinario, etc.

Não deve admirar tanta elevação em tão pouco tempo, porque isto foram as luvas que D. Affonso Henriques deu a S. Bernardo, por lhe alcançar do papa Innocencio III a bulla que o fez rei, sendo a paga, fazer elle, por escriptura pública, a sua pessoa, as dos seus vassalos, os seus bens, e os alheios, feudatarios dos frades de Sancta Maria de Claraval, da ordem de Cister, no bispado de Langres, cujo documento não copiâmos por demasiado extenso, mas não resistimos á tentação de transcrever o final d'elle, que diz: «e se alguem intentar cousa contrária a esta vassallagem e testimunho de feudo, sendo vassallo, seja desterrado d'este reino, mas se acaso for rei (o que Deus não consinta) haja nossa maldição, e não se conte em nossos descendentes, e seja despojado da dignidade pelo mesmo Deus que nos deu o reino, seja vencido de seus inimigos e sepultado no inferno em companhia do falso Judas. Foi feita a presente carta na sé de Lamego aos 27 de abril de 1143. Eu el-rei D. Affonso, etc.»

A grandeza do edificio era em tudo proporcionada ao explendor dos titulos com que se enfeitava o seu D. abbade; e, apesar do estado de desmoronamento em que vae caindo, ainda é digno de ser admirado, principalmente por causa do tumulo de D. Pedro e D. Ignez de Castro.

Uma das cousas que mais dava na vista aos viajantes era a cozinha e o material de que ella se compunha, entre o qual fazia grande vulto um enorme *caldeirão* de cobre, apreciavel não só como antigualha, mas tambem como tropheu das armas portuguezas, porque era um dos despojos da batalha de Aljubarrota, que D. João I havia offertado ao convento.

Em 1834 desappareceu elle d'alli, e talvez tivesse quali-

dades *talismanicas,* porque o *escamoteador* chegou depois a ser ministro da corôa, e ainda não ha muito foi ornado com os arminhos de par!

A povoação pouca importancia tem, e não admira isso, attento o quanto seus moradores eram gravados com os direitos senhoriaes, que o mosteiro impunha a uma parte d'ella, e a indolencia que incutia na outra.

Apesar d'isso ha alli movimento, que sustenta uma hospedaria regular, e que do Carregado faz partir para lá ás terças, quintas e sabbados, uma diligencia que conduz passageiros de primeira classe a 3$000 réis, e de segunda a 2$000 réis, podendo transportar 15 kilogrammas de bagagem.

Alcobaça dista 118 kilometros de Lisboa, e 98 de Coimbra.

Alcanede

Esta villa está situada nas faldas d'um alto monte, que pertence á serra de Mendiga. Estende-se em parte a povoação por terreno plano na raiz da montanha, e outra parte sobe e recosta-se-lhe no dorso.

Situada em terrenos pouco ferteis, afastada dos grandes centros de industria, e sem meios nenhuns de communicação facil, faltam-lhe portanto as condições essenciaes para o seu desinvolvimento, e d'ahi provém que, tendo florescido no princípio da monarchia, hoje seja pequena e pobre.

Apesar de tudo vamos tornar este artigo bastante extenso, porque esta villa nos dá logar a ajuizar da simplicidade dos costumes e da frugalidade do viver nos começos da monarchia, fallando das duas antigualhas, que tornam notavel a villa de Alcanede, e são uma usança singular de que só restam memorias, e um monumento de antiguidade, que apesar do correr de tantos seculos e das convulsões do solo, ainda mostra importantes vestigios do que foi outr'ora.

Consistia a usança num jantar, que a villa era obrigada a dar annualmente a el-rei, o que era um verdadeiro tributo, porque o foral dado á villa por el-rei D. Manuel estatue o seguinte a respeito d'aquella usança:

. O jantar se pagará hi pelo pão, cevada, vinho, carne, e todas as outras couzas segundo pagão e está decrarado no tombo da ordem e livro nosso da caza da supricação, sem embargo de se mostrar que alguma vez se pagou o dito jantar por cincoenta livras, porque não se achou outra razão nem direito para se deverem de pagar de outra maneira de como se hora paga, da paga do qual não seram escusas ne-

nhumas pessoas por liberdade que tenham, nem privilegio, ainda que sejam clerigos.

Em seu principio parece que o jantar era dado a el-rei nas diversas especies de productos agricolas. Depois foi pago em dinheiro na razão das taes cincoenta livras, acima alludidas; e no reinado de D. Manuel estava elevada esta quantia a 90$000 réis, somma muito avultada para esse tempo, em que o alqueire de trigo valia de 15 a 20 réis.

Depois, propondo-se el-rei D. João v augmentar e engrandecer a casa do infantado, instituida por seu avô el-rei D. João iv, entre os muitos bens e rendimentos com que a enriqueceu, contava-se a propina do jantar de Alcanede.

O monumento de antiguidade que esta villa possue, é o seu castello.

Campêa elle na corôa do monte sobranceiro á villa, tendo por base rocha e penedia. Conservou-se de pé e em bom estado até ao reinado de D. João iii.

Em um livro chamado das visitações, da ordem de Aviz (a quem a villa pertencia por doação de D. Sancho i, tendo os conegos de Sancta Cruz a jurisdição ecclesiastica, jurisdição que el-rei D. Diniz deu tambem á referida ordem em 1300), vem a descripção d'este castello no estado em que os visitadores o acharam no anno de 1516.

Vamos transcrevel-a, porque poderá servir de auxiliar a muitos amadores, quando visitarem as ruinas d'outros castellos.

Diz o livro:

«O castello e alcaidaria de Alcanede é da ordem.

«Achamos por alcaide mór em a dicta villa Ayres de Sousa, fidalgo da casa d'el-rei nosso senhor, e commendador de Sancta Maria de Alcaçova de Santarem, e de Alpedriz, o qual mostrou sua carta feita por Leonel Alves a vinte dias do mez de junho de 1516 annos, assignada por o mestre, e passada por sua chancelaria.

«Achamos por alcaide pequeno do dicto castello a Pedro Dias, criado de Lopo de Sousa, do conselho d'el-rei, etc., o qual serve a dita alcaidaria por o dito Ayres de Sousa em a dita villa de Alcanede e seu termo, o qual alcaide pequeno está posto por mão do dito alcaide mór.

«O qual castello tem á entrada da porta da barreira um baluarte de pedra e cal com suas ameias e setteiras. E á entrada da barreira tem um portal de pedraria com as armas da ordem de Aviz, e com umas portas de castanho e pinho, e tem da parte de dentro um ferrolho sem fechadura.

«E dentro d'estas portas está uma casa subcira d'uma agua com suas paredes de pedra e cal, e madeiras de castanho e freixo, e telhado de telha vã, na qual casa está uma escada de pedraria, com dois portaes de pedraria com suas portas de castanho, e uma d'ellas com ferrolho e fechadura, a qual casa tem de levante ao poente onze varas e meia, e de norte a sul quatro varas.

«Outra casa mistica com a dita casa dianteira, que tem uma porta, e poste com uma aldraba, com suas paredes de pedra e cal, emmadeirada de castanho e freixo, e tem de levante ao poente cinco varas, e de norte a sul tres varas e terça.

«Outra casinha além da sobredita com uma porta e poste sem fechadura, com as paredes de pedra e cal, emmadeirada de castanho e freixo, e telhado de telha vã, e tem de levante ao poente tres varas e terça, e de norte a sul tres varas e meia.

«A mão esquerda da dita casa dianteira está uma casa de cozinha com suas paredes de pedra e cal, emmadeirada de castanho, telhado de telha vã, e tem de norte a sul tres varas e tres quartas, e de levante ao poente duas e terça.

«Outra casa mistica e pegada com a torre de menagem, sobradada de novo, e forrada de pinho, e tem de norte a sul cinco varas, e de levante ao poente duas varas e tres quartas.

«Uma torre de menagem com sua abobada, e com seus pilares de pedraria, e com sua escada de pedraria e maynel, que vae da cosinha até cima da dita torre com suas portas de castanho, e uma d'ellas com ferrolho e fechadura, e tem de norte a sul sete varas, e de levante ao poente duas varas e duas terças.

«Outra torre que se chama Albarrã com suas portas e fechadura, e repartida por o meio, a qual torre é de abobada com sua escada de pedraria com seu maynel, e em cima um portal de pedraria com suas portas e fechadura, e em um dos repartimentos da mão esquerda estão umas grades com ferrolhos e fechadura, e um ambude, e dentro d'ellas outras grades com um cadeado, as quaes grades são de páo, e d'estas grades a dentro estão os prezos, a qual torre tem de norte a sul cinco varas e duas terças, do levante ao poente nove varas.

«Antre as ditas torres está um pateo com uma cisterna, o qual é cercado de muro de torre a torre, e da parte do norte tem tres cobellos.

«O qual castello e casas é todo cercado de muro e barbacãa com suas ameias e setteiras e bombardeiras, e o castello e muro e barbacãa é todo de pedra e cal.»

No mesmo livro, por occasião d'outra visita feita em 1538, escreveram os visitadores:

«Vimos a fortaleza e castello, o qual está derrubado, a torre da menagem, que cahiu, segundo nos disseram, com o tremor de terra, e assim o muro, e barbacãa, e todo o outro aposentamento damnificado de todo; porque fomos certificados que Duarte Ribeiro, recebedor das terças, veio ver esta fortaleza, e levou todo escripto por miudo, assim da pedra que estava feita, como do que havia mister para se reformar...

«Disse Francisco Annes, alcaide, que quando cahiu a torre ficaram lá muitos ferros, e matou um homem que estava preso.»

Pelo que deixamos dito ácêrca de Alcanede, podem bem comparar-se os tempos antigos com os da actualidade.

Aldeia Gallega do Riba Tejo

Situada 20 kilometros distante Lisboa, 'numa especie de golfo, que fórma o Tejo, por uma fertil planicie.

Abundante de vinho, fructa, pinheiros, sal e mariscos.

Tem feira que dura tres dias, a qual principia no penultimo sabbado do mez de agosto.

Alemquer

Villa fundada pelos *Alanos*, 418 annos antes da era de Christo, e tomada aos mouros em 1148 por D. Affonso I.

O seu terreno é fertil em trigo e vinho, e as duas fábricas, de lanificios e de papel, que alli ha, dão-lhe immensa vida, e bastante movimento commercial.

Vae-se para lá deixando a via ferrea no Carregado, d'onde está distante 7 kilometros, tomando logar na diligencia, que d'aqui parte para Alcobaça ás terças, quintas e sabbados de cada semana.

Alhandra

Villa situada sobre o Tejo, e ponto de communicação com Torres Vedras e Sobral.

Para este ponto ha diligencia diaria, e para aquelle, nas terças, quintas e sabbados de cada semana.

(Vide Sobral e Torres Vedras).

Almourol

Quero contar-vos a historia
Do castello de Almourol.
Vê-se de Tancos na frente
Ao descobrir do arrebol.
Bate nas velhas muralhas
D'aurora o primeiro sol,
Senta-se no meio do Tejo
Como se fosse um pharol.

F. GOMES DE BRITO.

Diz a tradição que D. Ramiro, senhor do castello, partiu d'alli a combater africanos, apesar dos rogos de sua esposa e de sua filha, ambas lindas como os amores.

Que depois de commetter mil atrocidades, e cheio de orgulho pelas suas façanhas, regressava ao seu castello, quando um dia se perdeu no meio d'um bosque, aonde encontrou duas mouras, mãe e filha, tão bellas e formosas como a esposa e filha, que havia deixado em seu castello.

A filha trazia uma bilha com agua, e como D. Ramiro estava devorado com sêde, dirigiu-se ás mouras, exigindo-lhe a entrega da agua para elle beber; mas fez isto por tal fórma, que a rapariga assustada deixou cahir a bilha, que se quebrou.

Furioso D. Ramiro, enristou com a lança ao peito da joven, e depois de a atravessar com uma lançada, fez o mesmo á mãe, que morreu amaldiçoando o cavalleiro.

'Neste momento apparecia um joven filho e irmão das mouras, e o cavalleiro trouxe-o captivo para o seu castello.

O mouro tinha apenas 11 annos, mas jurou vingar a morte dos seus, e quando chegou ao castello e viu a mulher e filha de D. Ramiro, decidiu logo que seriam ellas as víctimas immoladas á sua vingança.

Correram os annos, e a esposa de D. Ramiro, um dia, morreu definhada, sem se lhe conhecer a causa, porque o mouro lhe havia applicado um veneno subtil.

Desgostoso D. Ramiro partiu a commetter novas crueldades, e deixou o mouro em companhia de sua filha.

Amaram-se os dois, e este amor foi uma lucta terrivel para o mancebo, que se recordava do seu juramento de vingança, mas a força d'aquelle fazia esquecer esta.

Um dia chegou D. Ramiro ao castello, acompanhado por um cavalleiro a quem destinava a mão de sua filha, o que foi um raio, que veio ferir os dois amantes.

Furioso o mouro, contou tudo a Beatriz, as crueldades de seu pae, os protestos de vingança, a morte da mãe, e a lucta que havia entre o amor que lhe tinha, e o desejo de vingança.

O que se seguiu a esta confissão não se sabe: o que é certo porém é que o mouro e Beatriz desappareceram sem haver mais novas d'elles, e que D. Ramiro morreu com desgostos, e o castello abandonado foi cahindo em ruinas.

Diz mais a tradição, que em noite de S. João apparecem 'numa das torres do castello o mouro abraçado com Beatriz, D. Ramiro rojando-se aos pés do mouro, a mulher juncto a elle respondendo—perdão, sempre que o mouro diz—maldição.

Algum viajante que alli passar em noite de S. João, procure, se quizer, verificar se a tradição é exacta; mas em quanto o não conseguir, aproveite sempre qualquer occasião que tenha para gozar o magnifico e variado panorama, que apresenta o castello situado no centro do Tejo, espectaculo que gozará com prazer, se tomar logar do lado direito da carroagem, seguindo esta da Barquinha para a Praia.

(Vide—Passeio de recreio a Abrantes).

Amarante

Villa a 50 kilometros do Porto, situada juncto ao rio Tamega, sobre o qual tem uma magnifica ponte.

Em Amarante cruzam-se diariamente, tomando e largando passageiros, as duas diligencias que transitam do Porto para a Regoa e vice versa (duas de ida e duas de volta).

Preço para o Porto ou para a Regoa 2$250 réis.

Anadia

Povoação da Bairrada a 2 kilometros distante de Mogofores, de tão pequena importancia, que até faz parte de duas freguezias (Arcos e Moita), a cada um de cujos parochos está sujeita seis mezes do anno.

Não produz generos sufficientes para consumo, e por isso vê-se obrigada a importar quasi todo o essencial á vida.

O vinho que produz, é que suppre a tudo.

Apesar de tudo isto é cabeça de comarca, e tem, com raras excepções, tido sempre magistrados muito dignos.

Por muitos annos houve alli um jury, modelo de moralidade; mas tem degenerado alguma cousa depois que lhe fo-

ram annexadas diversas povoações na última divisão territorial.

O seu auditorio é frequentado por tres advogados dos mais distinctos do paiz, e que de longos pontos vêm ser consultados.

(Vide Bairrada e Moita).

Ançã

Povoação a 15 kilometros de Coimbra, aonde ha uma extraordinaria nascente de agua: tem antiquissimo commercio de pedras calcareas, que proximo d'alli se extrahem, e que são — umas mui brancas, outras azuladas, e tão faceis de trabalhar, que se cortam á serra.

É d'esta pedra que se fazem os tijolos, a que chamam *lisonja*, muito usados para ladrilhar claustros e egrejas, e que têm regularmente um palmo quadrado.

Este commercio deve prosperar, concluida que seja a estrada da Mealhada a Cantanhede, porque então mais facil lhe fica a communicação com a via ferrea, e porisso mais regulares e commodos os transportes.

Ancas

Povoação proxima á estação de Mogofores, importante pela cal que alli se fabrica, e d'onde foi fornecida a maior parte da que se tem empregado na construcção da nova alfandega do Porto.

Hoje diminuiu essa importancia, porque o zêlo de quem dirige aquellas obras, levou-os a descobrir em S. Matheus, proximo a Ancas, pedreiras d'onde fazem extrahir pedra, que conduzem, pela via ferrea, para o Porto, aonde a reduzem a cal.

Arraiollos

Villa distante 20 kilometros de Evora, 40 de Estremoz, 23 de Monte Mór o Novo, e 46 das Vendas Novas, aonde deixa a linha ferrea, quem para lá quer ir.

Tem feira que dura tres dias e começa no segundo domingo de julho.

Arronches

Povoação situada na confluencia dos pequenos rios Alegrete e Caia.

Dista 20 kilometros de Portalegre, e 10 da estação de Assumar, na linha de leste.

Aveiro

Cidade edificada sobre a ria do seu nome, perto da foz do Vouga, a 60 kilometros do Porto e 56 de Coimbra.

No seculo XVI tinha 150 navios, e chegou a armar 60 por anno, para a pesca do bacalhau na Terra Nova.

O jugo hespanhol e as areias accumuladas na barra de Mira, produziram a decadencia em que hoje está.

A ria de Aveiro é uma especie de lago salgado, que produz grandes tainhas, grossas enguias, bellos lingoados, magnificos solhos, e diversos mariscos.

Além d'isso os seus arredores produzem em grande quantidade quanto é necessario á vida, o que torna muito economica a subsistencia alli.

Um dos principaes ramos de commercio em Aveiro, e que é uma especialidade privativa d'alli, são os famigerados *mexilhões* e *ovos molles*.

É curioso o bulicio e algazarra que faz uma multidão de mulheres e rapazes offerecendo aquelle genero aos viajantes quando chegam os comboyos, e tanto insistem elles para que lhes comprem o seu mercado, que ás vezes não ha outro remedio senão satisfazel-os.

Esta condescendencia porém ha de contribuir para fazer perder o credito, que aquelle appetitoso marisco e saboroso doce com tanta razão adquiriram, porque o que alli se vende é uma completa *fraude commercial*.

Tem Aveiro duas cousas notaveis: o lyceu e o tumulo da princeza Sancta Joanna; o lyceu é um monumento que recordará aos vindouros o patriotismo de José Estevão: o tumulo é um suberbo quadro de mosaico, dadiva de D. Pedro II, para encerrar os restos mortaes da filha de D. Affonso VI, que está no convento das freiras dominicas, as quaes com toda a benevolencia permittem aos viajantes que o vão admirar, e razão ha para isso, porque, exceptuando a capella de S. João Baptista, que está na egreja de S. Roque, em Lisboa, não ha no paiz cousa que o exceda 'naquelle gênero. A collocação porém, em que está, diminue-lhe consideravelmente o seu valor.

O passeio público, modernamente construido, resente-se d'esta circumstancia, mas quando as arvores crescerem deve ser bem agradavel passar alli as tardes de verão.

Uma das cousas que chama a attenção dos viajantes em

Aveiro, são as mulheres, não só porque a maior parte d'ellas são formosas, mas porque o vestuario de que usam, dá-lhes um certo *gagé*, que as torna *graciosas e provocadoras*.

Se os seus moradores pozessem de lado a indolencia, que desgraçadamente os domina, poderia Aveiro recuperar ainda o seu antigo esplendor, porque tem muitos elementos de que lançar mão para isso, e um d'elles é a *piscicultura*, industria que, bem aproveitada, sería em poucos annos um grande ramo de commercio.

Já em agosto de 1863 tentámos chamar a attenção dos aveirenses para este objecto, traduzindo da *Presse scientifique des deux mondes*, um artigo de Mr. Emile Margollé, ácêrca da cultura dos peixes, artigo que a redacção do *Campeão das Provincias* se dignou publicar em o n.º 1156 do seu jornal, mas que passou desapercebido, porque era cousa de utilidade pública e sem fim politico.

Apesar do nenhum effeito, que então produziu a nossa lembrança, novamente recommendâmos o estudo d'aquelle genero de cultura.

Nada esperâmos conseguir com tal recommendação; mas ao menos servirá ella para mostrar aos vindouros, que a decadencia de Aveiro provém mais de seus moradores, do que d'outra qualquer cousa.

Uma prova bem saliente d'isto, é que o *Flaviense*, no seu *Diccionario geographico*, e o Sr. Manuel Bernardes Branco, na sua *nova edição* do mesmo diccionario, lembraram que sería muito util povoar de pinheiros a lingua de areia, e tentar a aclimatação do *mangue* (arvore do Brazil, que só vegeta em terreno lavado por agua salgada) nas muitas ilhas alagadiças de que a ria está semeada; porque, surtindo bom effeito, haveria uma barreira contra as areias do mar, e a *Mortoza* e outras povoações circumvisinhas, seriam abastecidas de lenha, etc.

Que a sementeira dos pinheiros devia produzir bom effeito, quasi que está demonstrado pelo que se vê em Ovar; mas apesar d'isso, trinta annos ha que o *Flaviense* pela primeira vez falou 'nisso e só agora se lhe vae seguir o seu conselho, pela sollicitude da camara municipal de Aveiro, que tracta de effectuar aquella sementeira, para o que já recebeu dos pinhaes de Leiria grande porção de penisco.

(Veja-se Vouga).

Azambuja

Villa, cabeça do concelho do mesmo nome, cercada de ex-

tensas planicies, cortada por immensas valas, que lhe servem de esgoto.

Ha 'neste terreno um canal de grande importancia, porque recebe em si as aguas dos campos e as do *rio maior*, e todas reunidas sustentam a navegação regular com o Cartaxo.

Um outro canal transversal, conduz directamente a Azambuja.

Juncto ao Tejo ha um bem construido *dique*, que, por meio de comportas, represa ou dá sahida ás aguas para o Tejo, conforme a necessidade o reclama.

Proximo ao dique existe um monumento, que prova a má gerencia que tiveram os fundos da *companhia do canal de Azambuja*, e é um palacio em que, sem motivo justificado, foram gastos, segundo consta, oitenta contos de réis!

Badajoz

Praça forte de Hespanha, e capital da provincia do mesmo nome, residencia da capitania geral da Estremadura, cercada de muralhas e baluartes, com largo fôsso e outras obras exteriores de defeza.

O seu clima é calido, e as sezões grassam alli em grande escala, e atacam com maior força aos forasteiros.

É bastante povoada, e as suas ruas são limpas e planas, mas mal calçadas, e quasi todas convergem para a *plaza de la constitution*.

Todas as casas são limpas e aceadas, chegando talvez a excesso o esmero exterior, que têm com ellas; pois, exceptuando alguma colorida, não ha uma unica que deixe de estar profusamente branqueada com cal.

Todos os moradores occupam a parte das casas *au-rez-de chaussée*, cujas janellas são gradeadas para a rua, mas por fórma que não impedem o podêr-se facilmente observar para o interior d'ellas o que por lá vae, curiosidade que se apodéra do viajante por ver a propriedade e aceio, que reina em todas ellas.

Badajoz ainda possue os restos do seu antigo castello, que estão transformados em um magnifico hospital militar; é uma das cousas mais dignas de ser vista; tem theatro e praça de touros, e cafés, um dos quaes (o suisso) é de bastante luxo, o que não admira, porque, exceptuando um caso extraordinario, pouca gente encontrareis de dia fóra de sua casa; mas á noite está toda nos cafés, ou anda pelos passeios.

Não tem Badajoz um só edificio de agradavel e luxuosa apparencia, e parece que a architectura nunca por alli passou, e se alguma vez estevo, foi atacada pela molestia endemica da terra.

O unico edificio, a que quizeram dar algum *arrebique* quando o construiram, foi a casa da camara (*Ayuntamiento*), obra do presente seculo, mas que não produz o resultado desejado.

A cathedral é o monumento mais saliente que se encontra em Badajoz, não pelo seu merecimento artistico nem pelos objectos que encerra, mas pela solidez com que está construida, e pelo aspecto lugubre e aterrador que apresenta interiormente com seus immensos gradeamentos, pouca luz, e alabaryntada divisão.

É obra principiada no reinado de D. Alonso, o *sabio*, e viu concluida a sua primeira e principal capella em 1284.

Badajoz tinha 13 conventos, dos quaes 5 eram para frades e 8 para freiras; um d'aquelles foi obra de D. João v, o qual, não contente com os desperdicios que practicou neste reino com taes obras, tambem alli mandou construir o de S. Francisco, obra *magnifica e digna de seus fundadores*, segundo diz *Madoz*, e que hoje é um magnifico quartel de infanteria.

Se dispozessemos de mais espaço, era Badajoz um dos artigos a que devêramos dar maior desinvolvimento, para o que tinhamos materia muito interessante, principiando pelas luctas com a sua rival Yelves (Elvas); mas como não temos tempo, nem é nosso proposito tractar de assumptos que possam promover rivalidades, só fallamos em Badajoz em attenção á parte activa que tem nos nossos caminhos de ferro, visto ser alli que, por commum accôrdo da empreza constructora, e da companhia da Ciudad Real, termina o serviço de exploração da linha de leste.

A importancia que esta combinação dá a Badajoz deve porém terminar, logo que seja aberta á exploração a linha já construida até Merida, porque então poucos serão os passageiros que se demorem alli, e o serviço do correio mudará completamente a face ás cousas.

Barcellinhos

Esta povoação é um arrabalde da villa de Barcellos. Está situada em frente d'esta, na margem esquerda do Cávado, que ora é um pouco elevada, ora quasi nivel do rio. Une o

arrabalde á villa uma bella ponte de pedra, solidamente construida e de fundação tão antiga, que se lhe attribue origem romana.

Barcellos

É uma das povoações de Portugal mais graciosamente situadas. Está sentada na margem direita do Cávado, em terreno elevado quanto basta para bem disfructar as pittorescas vistas do rio, sem ser incommodada em occasião de cheia.

A sua fundação é attribuida a Amilcar, pae de Annibal, 230 annos antes da era christã; mas o que se sabe com certeza é que D. Affonso Henriques lhe deu *foral*, que depois foi reformado por D. Manuel.

Foi a primeira terra creada *condado* em Portugal, porque D. Diniz, em 1298, deu o titulo de conde de Barcellos a D. João Affonso Telles de Menezes, titulo que até então era usado 'neste reino, sem designação particular de povoação.

Em 1385 recompensou D. João I os relevantes serviços do grande D. Nuno Alvares Pereira, entre outras mercês, com o titulo de conde de Barcellos, e este cedeu em dote a sua filha D. Beatriz, quando casou com D. Affonso, que depois foi duque de Bragança (Vide Bragança).

D. Sebastião elevou Barcellos á dignidade de ducado, sendo seu primeiro duque D. João, filho de D. Theodosio, quinto duque de Bragança.

O primeiro duque de Barcellos, que depois foi sexto duque de Bragança, casou com D. Catharina, filha de D. Duarte, duque de Guimarães, á qual pertenceu o direito de successão ao cardeal D. Henrique na corôa de Portugal, direito que seus successores reivindicaram em 1640.

Foi Barcellos erigida em collegiada no anno de 1474, cujo templo é um dos bons edificios que possue. Além da collegiada tem, digno de ser visto, a egreja da misericordia, o hospital, a casa da camara, e o extincto convento dos capuchos.

Tem algumas casas de nobre apparencia, e muitas partes das suas muralhas attestam a sua antiguidade.

O paço dos duques de Bragança campêa em ruinas denegridas ha mais de quatro seculos em posição pittoresca e sobranceira ao rio, em que ha uma bella ponte de pedra, que liga a Barcellinhos (Vide esta palavra).

O rio fornece-lhe salmões, lamprêas, saveis, trutas, e outras qualidades de peixe, e o oceano surte-a de peixe de mar.

Tem um bom mercado semanal, que é fornecido ás quintas feiras, por mui diversas fructas e hortaliças, das muitas

quintas das vizinhanças, e de caça em que abundam aquellas cercanias.

Barcellos communica com Braga e Porto, por meio de diligencias regulares, e dista d'aquella cidade 18 kilometros, e d'esta 42.

(Vide castello de Faria).

Barquinha

Villa pittoresca e banhada pelo Tejo, cujo principal commercio é azeite, que exporta em grande escala.

Da Barquinha partem duas diligencias para Thomar, na distancia de 24 kilometros, e conduzem passageiros a 500 réis cada um.

(Vide passeio a Abrantes).

Barreiro

Estação principal do caminho de ferro do sul. Esta estação, cujo desenho os nossos leitores verão na capa do presente Guia, é sita 'numa praia proxima á villa do Barreiro, na margem esquerda do Tejo, em frente de Lisboa, distante em linha recta 9 ou 10 kilometros d'esta cidade. A construcção é elegante. O frontispicio tem 68 metros de comprimento com 16 janellas, 3 portões, e relogio no frontão.

O pavimento da estação fica em nivel sobranceiro ao terreno adjacente, mas tem facil accesso por uma larga escada de cantaria de dois lanços, que dá sobre um vasto terrasso, tudo guarnecido de gradaria de ferro.

O fundo do edificio, incluindo o terrasso, é de 95 metros, occupando a superficie 6:460 metros quadrados. Tem quatro salas mui espaçosas para os passageiros das differentes classes, e accommodações para algumas repartições. Ao sul do edificio ha um armazem para mercadorias, com duas vias para entrada e sahida dos vagons carregados, onde tambem está a estação telegraphica. Ao lado do norte ha vasto local com as necessarias officinas, cujas máchinas são movidas por um locomotor fixo.

A *gare* é no centro da estação, e são de ferro as cambotas do tecto, coberto de vidro e ferro galvanisado, tendo de largura 32 metros sobre 67 de comprimento, com plataforma e cinco vias para seu movimento. O terrasso e passagens interiores são asphaltados, com bordaduras de cantaria.

Batalha

É o brazão da architectura gothica em Portugal, e o mais

singular entre os edificios grandiosos das Hespanhas: é o padrão magnifico levantado á gloria e independencia nacional, objecto de gloria para os portuguezes, e assombro para os extrangeiros: finalmente é o cumprimento do voto de D. João I, feito a 14 de agosto de 1385, antes da memoravel batalha de Aljubarrota.

Este mosteiro, situado 'num comprido e extenso valle junto ao Lena, dista 12 kilometros de Leiria e 20 de Alcobaça, e pertencia aos dominicos: não se sabe com exactidão quem foi o primeiro architecto que delineou a obra, mas o que se sabe com certeza, porque se vê, é que quem quer que elle foi, projectou uma das obras mais perfeitas de todos os paizes e de todos os tempos, 'naquelle genero.

Tudo alli é grande: a egreja com suas janellas de vidros coloridos, e seus tumulos, o *claustro real*, as *capellas imperfeitas*, o jazigo do fundador, os tumulos de marmore branco de D. Henrique, duque de Vizeu, de D. Fernando, de D. João e D. Pedro, que succumbiu em Alfarrobeira, fazem parte d'esse todo, que é um verdadeiro triumpho da architectura.

A casa do capitulo, cuja abobada tres vezes *abateu* antes de ficar definitivamente concluida, é tambem um dos monumentos de construcção que nobilita o seu auctor, quarto que tentou a sua construcção, o que deu logar ao interessante romance intitulado a *Abobada*.

Chega-se á Batalha sem encontrar nem ver cousa que distráia a imaginação; e só quasi dentro d'ella é que se vê, e depois de lá entrar esquece-se tudo . . . . . .

Beira

A provincia da Beira, com ser de todas do reino a mais extensa e a mais rica em dons da natureza, tem sido a menos favorecida do estado na distribuição e progresso dos melhoramentos materiaes e dos commodos da civilisação, de que ha doze annos andam cuidando todos os governos d'esta terra. D'ahi nasce que esta provincia é quasi desconhecida, e constitue, a bem dizer, um territorio extrangeiro, que só poderá ser explorado, quando se completar o systema de viação pública, que já está decretado, e que, diga-se de passagem, foi mal planeado no traçado, e pessimamente dirigido no começo da execução.

Deixamos, porém, em claro esta questão, que não tem aqui cabimento, e vamos dar uma succinta noticia da provincia, na esperança de que em breve estarão concluidas a estrada

de Coimbra a Celorico e outras, que facilitem uma viagem pela Beira, ou pelos logares mais notaveis d'ella.

Avulta em primeiro logar a serra da Estrella com os seus grandes lagos, catadupas e cascatas de agua purissima, e a sua riquissima e variada vegetação, que fará a admiração dos curiosos e o encanto dos naturalistas e botanicos nacionaes e extrangeiros.

Esta viagem á serra não se póde fazer senão em fins de julho a agosto, depois de se ter derretido a neve, de que a serra está coberta todo o inverno, e ainda assim é necessario ir munido de roupa de inverno, porque mesmo nas caniculas se sente alli frio, e o viajante tem de lá dormir 'numa cabana dos pastores, que são de dia os melhores guias, e á noite dão aos visitantes gazalhado com muita franqueza e mil respeitosas attenções, offerecendo mesmo a sua frugal refeição a quem se não lembrou de ir munido do indispensavel farnel.

Quem subiu ao ponto mais elevado da serra viu uma grande parte de certo a mais importante do paiz, e tambem uma grande parte do reino vizinho. D'esse logar é que cada viajante póde escolher os pontos que deseje visitar de preferencia, conforme as suas inclinações, profissão e ramo de sciencia que mais cultiva. Quem quizer percorrer as aldeias, ainda as mais insignificantes, situadas nas faldas da serra da Estrella e nas da cordilheira que d'ella nasce, encontrará que ver nos seguintes ramos:

Archeologia.—São frequentes por estes sitios os vestigios do dominio dos romanos e dos mouros. Na Bobadella existe ainda um arco romano, a que anda ligada uma tradição, que toda a povoação repete a quem lhe falla 'nelle.

Não falta tambem quem narre differentes pormenores dos encontros de Viriato com as tropas romanas, e indique os logares onde provavelmente seriam esses combates heroicos entre aquelle famoso caudilho lusitano e as tropas romanas. O archeologo que quizer proceder a essas investigações mais profundamente, deve ler o poema *Viriato Tragico*, de Braz Garcia Mascarenhas, que foi o archeologo que mais luz lançou sobre os factos d'esses remotos tempos.

Numismatica.—Parece-nos que não é ainda difficil obter por esses sitios uma collecção completa de moedas romanas, e algumas medalhas do tempo de seu dominio e edades posteriores. Os pastores encontram ás vezes grande porção de moedas, que distribuem pelas povoações. A maior parte têm-se perdido.

Archeographia.—Na Bobadella, que foi uma cidade notavel dos romanos, e hoje é apenas uma aldeia insignificante, appareceram ha annos alguns mausuleus e uma estatua, que cremos seriam destruidos; mas é provavel que o archeographico encontre ainda cousa 'neste genero, que disperte a sua attenção.

Architectura.—Não abundam 'nesta provincia os edificios notaveis, a não ser nas capitaes dos districtos, como Viseu, Guarda, etc.; mas ainda assim apparecem algumas aldeias com egrejas antiquissimas, como Pomares, concelho de Arganil, e 'nesta freguezia a egreja de S. Pedro, que se diz foi mesquita dos mouros, e que é notavel por ser toda de alvenaria, obra de muito trabalho e segurança. As pedras, tanto das paredes do edificio, como das naves, estão collocadas em linhas rectas e parallelas, o que devia custar muito trabalho e tempo, por serem, como dissemos, as paredes só de alvenaria.

O que, porém, não deve chamar a attenção do architecto é a grande variedade de granito e schisto, que se encontra nas faldas da serra da Estrella e nas montanhas, que se estendem para o sul e nascente da mesma serra. Ha especies notaveis de schisto e lousa, de que nas aldeias da serra se faz uso para cobrirem as casas em vez de telha, que alli é muito difficil obter, e que não podiam resistir á força do vento.

Mineralogia.—Esta provincia é riquissima de minas, que estão por explorar. A revolução de 1848 impediu os trabalhos d'uma companhia, que se tinha organisado para a lavra e exploração das minas da Beira, e nunca mais se tractou d'isso, nem tractará emquanto não houver boas estradas.

Botanica.—Quem esteve na serra da Estrella não carece que lhe digamos cousa alguma a este respeito. O sr. C. Machado, bacharel em medicina, frequentou muito esta provincia a procurar elementos para a *Flora* portugueza, que anda escrevendo. Depois saberemos por pessoa tão competente o que a provincia possue 'neste genero.

Não nos permitte a indole d'este trabalho que alonguemos mais esta noticia, e porisso deixamos de referir os ricos panoramas que offerece a Beira, e de fazer a descripção das fábricas de lanificios da Covilhã e S. Romão, que ficam na aba da serra da Estrella, e que são justamente afamadas no paiz. Quem destinar uma viagem pela provincia, certamente não esquece estes logares, que são os de maior actividade industrial e commercial da Beira.

• •

Pelo mesmo motivo não fallamos da Guarda, Castello-Branco, e d'outras povoações na provincia, onde o viajante se deve demorar, quando fizer jornada, e mesmo procurar ver, se for com animo de fazer uma viagem completa pela Beira, ou pelas duas Beiras.

Beja (Pax Julia ou Paca dos antigos)

Edificada sobre uma eminencia e cercada de muros com 40 torres, tem um castello, mandado levantar por el-rei D. Diniz.

Tem diversas antiguidades romanas, e da torre da cidade descobre-se a serra de Cintra, a 170 kilometros de distancia.

Parece que deve ser abundantissima de caça, se calcularmos pela quantidade de perdizes que vimos em um *lunch* a que alli assistimos, preparado com duas horas de antecedencia.

Tem club, e um quartel de infanteria, bastante regular.

Na Praça, n.º 550, 1.º e 2.º andar, é a hospedaria do Valladão, alfaiate.

Braçal (minas do)

Estas minas, propriedade do sr. Dtch. Mathias Ferhnerd, situadas no concelho de Sever do Vouga, districto de Aveiro, occupam uma área de 4.075:000 metros quadrados, e tem 7 *filões*, quatro dos quaes estão em *lavra*, e produzem *galeno* de chumbo.

Esta demarcação divide-se em dois differentes *campos de lavra:*

1.ª *Braçal.*—Esta mina tem 105 metros de profundidade: para os esgotos das aguas trabalham constantemente 3 rodas hydraulicas de 18 até 28 pés de diametro.

Tem 3 poços: um com 105 metros de profundidade, outro com 40, e o terceiro com 28.

Ha alli duas rodas hydraulicas para a lavagem dos mineraes, e uma para a extracção do entulho, que têm 10, 18 e 28 pés de diametro.

Nos trabalhos subterraneos e na lavagem dos entulhos occupam-se de 50 a 120 homens, rapazes e mulheres.

Esta mina produzia, em 1863, vinte e cinco mil arrobas de *galeno* de chumbo.

2.ª *Malhada.*—É assim que se chama o segundo *campo de lavra.*

Esta mina, descoberta em 1852, já foi explorada pelos mouros ou romanos, até á profundidade de 50 metros.

Tem dois *filões* de *galeno* de chumbo, que se acham em lavra, e dois poços, um com 104 metros de profundidade e o outro com 40.

O esgoto das aguas faz-se com duas rodas hydraulicas de 28 pés de diametro: uma outra de 14 pés tira o entulho, e ainda mais duas, com 10 e 18 pés, fazem a lavagem dos mineraes.

Nos trabalhos e na lavagem d'esta mina são diariamente empregadas 120 pessoas, homens, rapazes e mulheres.

O *galeno* que esta mina produziu em 1863, foram 34:640 arrobas.

'Nesta mina apparece *blende* (mineral de zinco) mas em muito pequena quantidade.

O sr. Mathias aforou os montes maninhos das proximidades das minas, e fel-os plantar e semear de carvalhos e pinheiros, e outras arvores, para prevenir que de futuro não faltem as madeiras.

O *galeno* que as minas produzem é preparado e derretido 'numa fundição que alli ha, denominada de D. Fernando, a qual contém um forno alto, outro para calcinar, um terceiro para refinar, e finalmente mais outro de prata, o qual é pelo systema *Patterson*.

Além d'estes fornos ha uma bateria de calcinação.

O vento para os fornos é fornecido por uma roda hydraulica de 20 pés de diametro.

O *galeno* de chumbo do Braçal contém, em cada 2:800 partes, uma de prata; e o da Malhada, uma em cada 4:200.

Outra demarcação no mesmo concelho e no *Coval da Mó*, occupa uma área de 2.100:000 metros quadrados.

Tem 7 *filões*, que parecem *galeno* de chumbo, mas só 5 têm sido explorados, dando 3 d'elles mostras de garantir a lavra.

Pelo *filão* d'esta mina conhece-se que já foi explorado (provavelmente pelos mouros ou romanos) até 40 metros por baixo d'um ribeiro, que lhe passa mesmo por cima.

Estão já limpos 5 dos antigos poços e 360 metros de galerias, tudo antigo: um dos poços já foi aprofundado 42 metros abaixo do rio.

Esta mina ainda está em princípio, e porisso apenas produz o *galeno*, que se encontra nos entulhos velhos.

O esgoto das aguas ha de ser feito por uma máchina de vapor, e a extracção do entulho com ingenhos movidos por cavallos.

A arborisação dos montes vizinhos tambem não tem sido esquecida.

Mais duas minas, uma de cobre e outra de chumbo, occupam a attenção do sr. Mathias, que 'nellas procede ás necessarias pesquizas.

O sr. Mathias, honrado negociante e infatigavel emprehendedor, extrangeiro por nascimento e portuguez por affeição, ia sendo víctima da inveja d'uns e ignorancia d'outros, na commoção popular que, com o fundamento de que o fumo das minas produzia a molestia das vinhas, quiz arrazar e incendiar-lhe todos os elementos de prosperidade, que elle alli tinha concentrados, e que fazem subsistir centenares de familias.

Além d'estas ha ainda 'naquelles sitios outras minas em exploração.

Para o Braçal deixa-se o caminho de ferro em Aveiro, segue-se para Albergaria, e d'aqui até Pecegueiro pela estrada em construcção para Vizeu, e chegados a Pecegueiro perto é. (Vide Vouga).

Braga

Cidade antiquissima e que foi côrte dos reis suevos. Situada em uma planicie regada pelo rio d'Este, e distante do Porto 48 kilometros; abundantissima de tudo, é uma povoação que reune em si numerosas memorias historicas de remota antiguidade, titulos honorificos de mui alta significação, monumentos d'arte de grande apreço e uma situação de singular formosura e amenidade.

Nenhuma das nossas cidades, mesmo incluindo Lisboa, guardadas as devidas proporções, tem tantas e tão grandes praças, nem tão regulares e tão bellas, como Braga; e no que ella leva a vantagem a todas, sem excepção, é na magnifica situação de seus numerosos monumentos, que todos se erguem desafogadamente em alegres terreiros ou em praças espaçosissimas.

O campo de Sanct'Anna, que ha uma duzia de annos era desegual e mal gradado, foi aplanado e aformoseado, fazendo-se d'elle um espaçoso jardim cercado de grades de ferro com quatro portas, e é rodeado de casas do lado do sul e norte.

Do lado de oeste estão os restos do antigo castello, que ainda resiste em parte, e abraça com seus velhos muros edificios de construcção moderna, e 'noutra parte destruido de todo, já está transformado em casas de habitação.

Pelo lado de leste encontra-se, em seguida, a praça do *Campo do Nossa Senhora a Branca*, tambem toda orlada de casas, e tendo no tôpo a egreja que lhe dá o nome.

O castello de Braga, fundado por D. Diniz, no seculo XIII, reconstruido e augmentado por D. Fernando, em 1375, era formado por largas muralhas ameiadas, flanqueadas de torres quadrangulares e bastiões redondos, e tem no centro a torre de menagem, que se eleva a grande altura.

Se démos algum desinvolvimento á descripção do campo de Sanct'Anna, sahindo com isso dos limites em que nos circumscrevemos, deve-nos ser desculpado, em attenção a que o fizemos por ser allí que teve logar a exposição agricola de 1863, exposição que serviu para provar o talento artistico e habitos laboriosos dos habitantes de Braga, porque das nove medalhas de ouro destinadas a premiar os nove expositores, que apresentassem maior perfeição nos seus productos, couberam seis á cidade, por distincção nas duas industrias, agricola e fabril.

O apreço que damos a esta exposição não é tanto por ella mostrar que em Braga se fazem em grande quantidade chapéus, sapatos, ferragens, obras de chifre, panno de linho, etc., como por nos recordar que já alli houve outra, promovida pelo arcebispo primaz, D. fr. Caetano Brandão, a qual foi a segunda do reino, e talvez a da Europa.

Temos orgulho em recordar estes factos, reivindicando a gloria da iniciativa dos grandes commettimentos civilisadores, como no caso presente, em que vemos attribuir esse pensamento a extrangeiros, quando a primeira exposição que houve na Europa teve logar em Oeiras, aonde o grande marquez de Pombal determinou que se fizesse uma feira, a que concorressem todos os objectos da industria portugueza; e mandou ordem a todas as provincias a fim de serem intimados todos os proprietarios de fabricas, para virem armar barracas e 'nellas exporem á venda os productos de sua industria.

Ninguem ignora como se cumpriam as ordens d'aquelle ministro, e portanto todos podem calcular se foi ou não concorrida a exposição.

Falta-nos o espaço, e porisso concluiremos este artigo lembrando aos viajantes, que em Braga facilmente encontrarão quem lhes mostre o que ha digno de ver, mas que não devem esquecer a cathedral, o palacio do arcebispo, o Populo, o arco do postigo, o largo das carvalheiras, a capella de S. Sebastião, as columnas miliarias, o tumulo do arcebispo D. Dio-

go de Sousa, que está na Misericordia Velha, e a Sé que communica com a mesma Misericordia; o theatro de S. Geraldo, que é um dos melhores do reino, depois dos de Lisboa e Porto; o golpe de vista da Senhora de Guadelupe; e concluir provando as famigeradas *frigideiras*, que em fama rivalisam com os *ovos molles* e *mexilhão* de Aveiro.

Braga precisa muito melhorar de meios de locomoção; e quando os poderes do estado quizerem attender a que as vias ferreas são para onde ha movimento e vida, e não para charnecas aridas e desertas, ha de tambem ter a sua parte na *rêde* que deve involver todo o Minho.

Até então, que infelizmente tarde será, vae-se remediando com o que tem, e communica-se com o Porto por meio da diligencia e da mala-posta, que diariamente partem d'esta cidade para aquella e vice versa.

Os preços vão indicados no final do artigo — *Porto*.

Para recovagens e encommendas ha sete *estafetas*, que chegam ao Porto ás terças, quintas e sabbados, e regressam ás segundas, quartas e sextas.

Estes estafetas encontram-se no Porto em differentes casas da rua da Picaria.

Com quanto o Bom Jesus do Monte diste de Braga 4 kilometros, póde dizer-se que faz parte d'ella, e é um passeio forçado para todos os viajantes que forem a esta cidade.

A historia d'este rico monumento de piedade christã, que augmenta dentro e fóra do paiz a celebridade, que Braga por tantos titulos tem, reduz-se a uma lucta contínua de confrarias e clerigos, em que o sordido interesse d'estes por muitas vezes ia destruindo a prosperidade promovida por aquellas.

Estas luctas porém terminaram, e com ellas abrandou tambem por muito tempo o fervor das confrarias e o zelo e boa administração de seus membros, mas que de novo vae apparecendo.

Lamentamos não poder descrever minuciosamente o que o viajante tem a ver no Bom Jesus, principalmente pela falta de *cicerones*, que alli ha; mas como não podemos dispor de mais espaço, limitar-nos-hemos a recommendar aos viajantes, que se não contentem com ver os admiraveis panoramas que d'alli se disfructam sem ir ás torres da egreja, porque d'ahi é que elles são encantadores.

O monte do sanctuario com a sua frondosa matta; a cidade de Braga no meio de prados cobertos de pomares e cearas; ao longe cordilheiras de serras; á esquerda, e a grande

distancia, o mosteiro de villa do Conde; em frente a villa de Barcellos; á direita o Gerez, serra que, se houvesse quem a soubesse aproveitar, sería um dos pontos de reunião dos elegantes da Europa; ao longe o oceano; e finalmente por toda a parte innumeraveis soutos e devesas de carvalhos e castanheiros, quintas e pomares, e a verdura que constantemente se conserva no Minho por effeito das suas fontes, rios e regatos, são tudo objectos que extasiam e admiram.

Recommendamos aos visitantes d'este sanctuario as *Memorias do Bom Jesus*, escriptas pelo sr. dr. Diogo Forjaz, que pela sua exactidão lhes podem servir de completo guia.

A illustrada redacção do *Archivo Pittoresco* tambem publicou no seu jornal alguns artigos, em que o sr. I. de Vilhena Barbosa descreve minuciosamente o Bom Jesus do Monte.

Bragança

Cidade episcopal, praça de armas e cabeça d'um dos dezesete districtos em que se acha dividido o continente do reino. Está situada juncto ao rio Fervença, que entra no fosso das suas muralhas, em amena e fertil campina.

Ficam-lhe perto as ruinas da antiga Brigantio, cuja fundação attribuem a Brigo, rei de Hespanha, 1906 annos antes da era de Christo. O que se sabe é que a cidade actual foi povoada por D. Sancho I, em 1187.

Tem diversas fabricas, e as de veludo e seda tiveram outr'ora grande fama na peninsula; mas agora estão em decadencia; apesar d'isso a exportação dos productos das suas fabricas ainda regula por 300 contos, e a importação apenas chegará a 20.

A sua alfandega é a mais importante das dos portos sêccos do reino.

Esta cidade foi a capital da provincia de Traz-os-Montes, *dominio* que teve de repartir com Villa-Real.

Tem o singular privilegio de dar o seu nome á dynastia reinante, porque é cabeça do ducado de Bragança, instituido por D. Affonso V, em 1442, sendo seu primeiro duque D. Affonso, filho de el-rei D. João I, casado com D. Beatriz, filha do grande condestavel D. Nuno Alvares Pereira, e d'elles descendeu D. João IV, oitavo duque de Bragança, que subiu ao throno em consequencia da revolução de 1640.

Bragança dista 12 kilometros da raia hespanhola, e 100 de Villa-Real.

Bussaco

Matta e convento bem conhecidos, que foi propriedade dos carmelitas descalços, situados na serra do mesmo nome, 7 kilometros distante da Mealhada.

A matta está quasi dividida ao meio por uma rua, que a atravessa desde a portaria até á porta de Sulla, e é circumdada por um muro, que tem 3:800 metros de extensão.

Todo este recinto está coberto com a sombra de carvalhos, castanheiros e cedros gigantes.

Estes foram plantados em 1643, e aquelles, para se poder imaginar qual será a sua antiguidade, basta attender-se a que já em 1634 dizia a nossa poetiza D. Bernarda Ferreira de Lacerda, nas suas *Soledades do Bussaco:*

Con negras sombras de robles
Que alli son grandes, y muchos
Llenos de barbas por viejos,
Y en las cabeças tan juntos
Que no sufren los traspasse
El planeta robicundo.
En lugar de gramma sembran
El suelo guijarros duros,
Pardos, azules, y negros
Que el tiempo cubrio de musgo.

É duvidosa a procedencia da semente que produziu aquelles cedros, mas os botanicos concordam em que são originarios de Goa.

Fr. Thomaz de S. Cyrillo foi o prelado fundador d'aquelle convento, cuja edificação foi principiada em 7 de agosto de 1628, e em 19 de março de 1630 começou a observancia do instituto.

Sobe-se a montanha visitando os nove passos da prisão de Christo, desde o Horto até ao Pretorio de Pilatos, e os seis da paixão, desde o Pretorio até ao Calvario.

Estes passos, que primeiro foram indicados com cruzes, depois com pinturas, e ultimamente com capellas e imagens em vulto natural, estão localisados em conformidade com as medições, mandadas vir de Jerusalem pelo bispo conde D. João de Mello.

Todas estas obras foram feitas durante o tempo que medeia desde 1664 até 1717.

Encontram-se dispersas pela matta diversas capellas, cha-

madas ermidas de habitação ou de penitencia, aonde alguns religiosos iam passar a vida ermitica da sua regra: e são ellas as ermidas de S. José, do Sancto Sepulchro, de Nossa Senhora da Expectação, de S. João Baptista, de Sancta Theresa, de Sancto Elias, de Nossa Senhora da Conceição, de S. Miguel, do Sanctissimo Sacramento, de Nossa Senhora da Assumpção, do Calvario, e de Sancto Antão.

Presentemente costumam ser habitadas, desde junho a outubro, por familias que alli vão passar o estio, porque qualquer d'ellas tem sufficientes accommodações para isso.

A Cruz Alta, collocada no ponto mais elevado da montanha, está sobre um baluarte cercado de ameias, construido das ruinas d'um outro mosteiro que alli havia existido; e a ascensão até lá é uma das maiores galhardias, que podem practicar os *touristas*.

O *calvario* é um dos sitios d'onde se disfructam mais agradaveis pontos de vista.

Bussaco viu desterradas dentro de seus muros muitas pessoas distinctas, e entre ellas apontaremos os infantes D. Antonio e D. José, filhos naturaes de D. João v, conhecidos pelos *Meninos de Palhavã*, que alli estiveram desde 1760 até 1777, epocha em que morreu D. José i, que os mandára para lá por causa das desintelligencias, que tiveram com o marquez de Pombal.

Foi na serra de Bussaco que a 27 de setembro de 1810 teve logar a batalha em que foi derrotado o exercito francez commandado por Massena, que então deixou de ser o *anjo da victoria*.

Para recordar aos vindouros este brilhante facto da nossa historia, determinou-se a construcção d'um monumento, cuja primeira pedra já foi assente, graças ás instancias do sr. Cascaes; mas parece-nos bem que a sorte d'elle será tão desgraçada como a do celebre *galheteiro* do Rocio.

A historia escreve-se, reunindo os fragmentos d'ella, que se encontram dispersos, e porisso seja-nos permittido registrar aqui alguma cousa que para o futuro possa elucidar alguem.

Em 1862 tinhamos a honra de ser um dos correspondentes do *Commercio do Porto*, e deparámos num dos numeros d'este jornal com o seguinte artigo:

Monumento patriotico (do *Jornal do Commercio*).—Da guerra peninsular não ha um só monumento, que commemore as façanhas dos soldados portuguezes na defensão da

patria. Ha 48 annos que terminou a guerra contra os extrangeiros, que pretendiam avassallar Portugal, e comtudo a nenhum governo lembrou nunca levantar uma lapide, sequer, em algum campo de batalha, que recordasse aos vindouros qual fôra o heroismo do exercito portuguez em tão longa e porfiada campanha.

O sr. Joaquim da Costa Cascaes, a quem o governo confiou a honrosa empreza de escrever a historia da guerra peninsular, lembrou-se de propor ao sr. ministro da guerra, que no campo de batalha portuguez, onde maior gloria adquiriram as nossas armas, combatendo os exercitos francezes, se levante um singelo obelisco, que memore o feito heroico ahi practicado.

Têm os hespanhoes um pequeno monumento em Albuera, campo onde os exercitos alliados, inglez, hespanhol e portuguez, mostraram mais uma vez que eram dignos de vencer os soldados do primeiro capitão do seculo. Mas em Portugal não ha uma pedra que diga aos vindouros—*aqui pelejaram os portuguezes pela independencia da sua patria, e venceram os seus inimigos.*—Por esses campos jazem os restos de tantos, que deram a vida pelo seu paiz, e não se vê erguido um padrão, que atteste ao viandante que alli repousam os valentes soldados portuguezes *em perigos e guerras esforçados,* que sustentaram com assombroso valor e extremada constancia a independencia da sua terra.

O nosso amigo, o sr. Cascaes, que estuda com amor a historia d'essa famosa guerra, para lhe erigir um monumento que de certo será digno do paiz e do nome litterario de tão distincto escriptor, como que se envergonhou de não encontrar por todo este Portugal, nas serras, nos valles, ou nos povoados, alguma memoria de façanhas tão celebradas —e de tão heroico patriotismo.

Porisso, não contente dos trabalhos a que está entregue para levar ao cabo a empreza a que metteu hombros, quiz tambem o sr. Cascaes que lhe coubesse a honra de se lhe dever o primeiro monumento, de pedra, da guerra peninsular.

O pensamento do sr. Cascaes é o seguinte, segundo nos consta:

No Bussaco se pelejou a primeira batalha, em que o exercito portuguez, além de valoroso, se mostrou disciplinado e firme, rivalisando em todos os dotes militares com o exercito inglez, conforme o testimunho insuspeito do proprio lord Wellington e do marechal Beresford.

O exercito portuguez no Bussaco tirou a sua primeira desforra da desconsideração a que parecia votado; e os inglezes foram os primeiros a fazer-lhe justiça. Á batalha do Bussaco foi a rehabilitação do exercito portuguez.

Por estes motivos, pois, e por ser tão decantado o sítio, pareceu ao sr. Cascaes, que o Bussaco era o campo mais apropriado para a execução d'um singelo, mas patriotico obelisco, cujo plano apresenta, e é o seguinte:

Do proprio calcario que abunda na falda da serra, se construirá o monumento, cuja primeira pedra deverá ser collocada no dia 27 de setembro, anniversario da batalha.

O monumento constará d'um pedestal quadrangular, com poucas molduras, coroado d'uma pyramide. Duas faces oppostas, ou lisas, ou com algum ornato singelo e allusivo, e nas outras duas, inscripções que commemorem, uma as circumstancias principaes do facto, e a outra a epocha e a data da erecção do monumento.

É um pensamento simples e pouco dispendioso, e desde que elle é proposto a um ministro, como o sr. visconde de Sá da Bandeira, que é tambem um veterano da guerra peninsular, condecorado com a cruz de quatro campanhas, o nobre general não deixará de o aproveitar e de lhe dar seguimento.

A batalha do Bussaco foi dada a 27 de setembro de 1810, entre cêrca de 60:000 veteranos francezes, commandados pelo marechal Massena, denominado o *anjo da victoria*, pela audacia e fortuna das suas emprezas militares, e o exercito anglo-luso, de 50:000 homens, sendo 27:000 portuguezes, sob o commando de lord Wellington. A batalha começou ás 6 horas da manhã, durou até ás 8 e meia, continuando até á noite já mais frouxa.

Os alliados occupavam as alturas; atacados com incrivel coragem pela direita e esquerda, repelliram o inimigo á bayoneta.

Os alliados perderam 197 mortos, 1:002 feridos, 55 extraviados ou prisioneiros. A perda dos francezes passou, entre mortos e feridos, de 4:000 homens, entre elles 1 general, 3 coroneis, 3 officiaes e 250 praças prisioneiras.

A tropa portugueza compunha-se, em grande parte, de recrutas, que se mostraram soldados completos.

Será um dia jubiloso para os veteranos das gloriosas campanhas peninsulares, aquelle, em que virem erguido um padrão aos seus heroicos feitos.

Não podémos conter-nos, e dirigimos á redacção do mesmo jornal a seguinte carta:

Caros redactores.—Acabo de ler, transcripto do *Jornal do Commercio*, de Lisboa, no vosso jornal de hoje, o projecto do sr. Cascaes, para commemoração do grande feito de armas, que no Bussaco fez eclipsar a gloria do *anjo da victoria*.

Sem a mais pequena ideia de querer diminuir o valor ao pensamento do sr. Cascaes, apresso-me a prevenir-vos que o projecto d'um monumento alli não é novo, com quanto por differente fórma e maneira.

Cabe essa gloria ao sr. Adriano Baptista Ferreira, da Mealhada, o mesmo que na exposição agricola d'essa cidade salvou os vinhos da Bairrada do olvido em que iriam ficando, e que fez com que elles fôssem classificados como deviam.

Sendo presidente da camara da Mealhada, soube elle que uns lavradores do concelho de Mortagoa eram senhores das ruinas da capella, *almas do encarnadouro*, situadas 'numa elevação da serra do Bussaco, a 50 metros da estrada de Vizeu.

Sir Arthur Wellesley, depois duque de Wellington, havia d'ella feito *tenda de campanha*, e d'ahi dirigira a batalha; porisso o sr. Baptista procurou e obteve, não sem bastante trabalho, comprar para o municipio aquellas ruinas com seu terreno adjacente.

Quando fez esta compra projectava elle fazer reedificar a capella, collocar 'nella um quadro com a pintura que recordasse a grande batalha, e mais dois com cópias das participações que os dois generaes deram d'ella.

Além d'isso queria promover uma romaria annual, que recordasse aos vindouros aquelle feito de armas, que póde talvez reputar-se a primeira e principal pedra arrancada aos alicerces do *espantoso edificio construido pelo grande homem*.

Em tudo isto havia só de grande o pensamento, porque pouco podia fazer com os recursos d'uma camara tão insignificante como a da Mealhada; mas esse mesmo pouco, não o conseguiu, porque, largando a presidencia, não teve substitutos com tão elevados sentimentos patrioticos como elle.

É pois aos srs. Cascaes e dr. Baptista commum a gloria do pensamento, sem que a de um deslustre a do outro, e porisso atrevo-me a lembrar que, conhecendo agora esta circumstancia, muito bem faria o sr. Cascaes, alterando o seu projecto para que o governo adquira a mencionada capella, *que já é*

um monumento historico, e em seguida a faça reedificar convenientemente, collocando-se o pedestal na esplanada em frente d'ella, porque é o local mais apropriado.

A acquisição da capella é facillima, porque a camara não terá 'nisso a menor duvida, e reedificada que seja, espontaneamente se reunirão os povos em torno d'ella *para festejar as almas*, o que será um verdadeiro anniversario.

Sem mais informações do que as recordações dos projectos do meu amigo, apresso-me a pedir-vos a publicação d'esta com a possivel brevidade.—Porto, 11 de agosto.—Todo vosso, *P. A.*

Dias depois escrevemos nova carta á mesma redacção, e é a seguinte:

Meus caros.—Cumpri um dever, apressando-me a reivindicar os direitos d'um amigo ausente, e cumpro outro rectificando e ampliando a carta que vos dirigi em 11 do corrente e vos dignastes publicar em o n.º 186 do vosso jornal, ácêrca do monumento patriotico do Bussaco.

Disse-vos 'nella que sir Arthur Wellesley fizera *tenda de campanha* da capella *almas do encarnadouro*, e d'ahi dirigira a batalha.

Enganei-me.

O general esteve no convento.

A capella teve destino mais elevado, com quanto mais doloroso... *foi hospital de sangue.*

A camara da Mealhada, presidida pelo sr. dr. Baptista, obteve a propriedade da capella em 6 de outubro de 1859, e em sessão de 22 do mesmo mez requereu pelo ministerio das obras publicas, para execução do projecto que vos indiquei, uma ajuda de custo de 150$000 réis e algumas das madeiras sêccas que se achavam pela mata do Bussaco, compromettendo-se a fazer o resto da despesa. Até agora não teve despacho tal requerimento! Como se tractava d'um monumento historico, não se fez caso. Cousas do nosso paiz.

Mas deixemos divagações e voltemos ao monumento.

Dizem-me que o sr. Cascaes se lembrára de o fazer em Sancto Antonio do Cantaro, aonde houve um incidente com infanteria n.º 8.

Se assim é, atrevo-me a insistir na lembrança de que seja collocado ás *almas do encarnadouro*, accrescentando as seguintes razões ás que já apresentei.

Talvez que o sr. Cascaes, não conhecendo a localidade e

guiando-se pelos mappas, se lembrasse d'aquelle ponto, julgando que é proximo da estrada.

Não é assim: *a estrada velha* foi abandonada, e aberta outra de novo, que, como já disse, passa a 50 metros da capella.

Aquelle ponto, além de muito distante, fica escondido e sem caminho para lá, pelo que ninguem irá ver o monumento.

Este fica visivel e *á mão* de todos os viajantes poderem alli trocar um pensamento de compaixão por outro de gloria.

Acolá põe-se um marco.

Aqui, faz-se um monumento para a patria, e um mausoleu para os que alli morreram.

Parece-me que isto é bastante para o sr. Cascaes se resolver *a trocar Sancto Antonio pelas almas*, mas é necessario que nos entendamos.

A maior parte das vezes, mal entendidos caprichos fazem com que grandes cousas fiquem no olvido; para não succeder o mesmo agora, declaro alto e bom som que, se me atrevo a dizer alguma cousa, é sem a mais pequena ideia de *manchar* a gloria que pertence ao sr. Cascaes, e só por me lembrar que entregue a laboriosos estudos, não tem logar de saber o que por cá vae.

Para prova, como s. s.ª vae escrever a historia da guerra peninsular, apontar-lhe-hei um facto bem saliente que tem relação com ella, e que está bem em opposição a outro mais posterior.

No convento do Bussaco havia *um menino Jesus* d'um valor artistico muito subido, porque era feito de cortiça.

Um dos generaes que alli estiveram em 1810, dava por elle aos frades um preço fabuloso, e como elles não quizeram, mandou-lhe pôr uma guarda para prevenir algum roubo.

Passados vinte e tantos annos appareceram *outros generaes*, que, menos cuidadosos, *deixaram fugir o menino*, que até agora não appareceu.

Muita gente sabe que está em Coimbra, mas ninguem faz caso d'elle.

Se o sr. Cascaes tambem conseguisse que o governo fizesse recolher aquella preciosidade, aonde de direito pertence, seria mais uma razão para presentes e futuros fallarem d'elle com gratidão e respeito.

Circumscrevi-me o mais que pude para roubar o menor espaço possivel ao vosso jornal, se por ventura tambem publicardes esta, o que espero, porque conheço o vosso patriotismo quando se tracta da gloria nacional.—Porto, 17 de agosto.—*P. A.*

O sr. Cascaes teve a delicadeza de dirigir á redacção a seguinte carta:

Srs. redactores do Commercio do Porto.—Desejando dar algumas explicações, quanto ao projectado monumento do Bussaco, em que por duas vezes se tem fallado no jornal que v. dignamente redigem, tomo a liberdade de me dirigir directamente a v., visto não saber o nome do seu correspondente, a quem agradeço os dois jornaes, que me remettera.—Admirador dos heroicos feitos do exercito portuguez, durante a guerra peninsular, e avaliando-os hoje, por ventura um pouco melhor, attento o estudo especial, a que ha tempo me dedico, parecia-me uma grave falta, não se haver erigido, até agora, um padrão sequer, que devidamente os commemorasse. D'aqui a ideia do monumento.—Seguia-se o local. Em territorio extranho, apesar dos nossos ahi haverem pelejado com grande credito seu, já se vê, que não podia ser. No portuguez, sim. Mas aqui vinha naturalmente á ideia o Bussaco: foi a primeira batalha regular, em que os portuguezes (dil-o lord Wellington) rivalisaram com a flor da tropa ingleza; vencemos, nós, recrutas pela maior parte, veteranos francezes, commandados por um dos primeiros e mais afortunados generaes de Napoleão;—foi o Bussaco, o prologo, por assim dizer, de tantas acções brilhantes, successivamente executadas pelo nosso exercito, desde 1810 a 1814. Escolhido o local, vinha a fórma do monumento. Um obelisco, que, sem aspirar á grandiosidade colossal d'essas construcções egypcias, que a arte ainda hoje conta, na primeira linha de seus primores, mas que, se não pelas dimensões, ao menos pela fórma, se lhes assimilhasse, fôra, quanto a mim, o mais adequado ao intento. Feitas estas considerações, apresentei-as verbalmente a s. ex.ª, o sr. ministro da guerra, e este, dignando-se de as acceitar, ordenou-me de lh'as dirigir por escripto. Assim o fiz, procurando dar-lhes mais clareza e desinvolvimento, usando mesmo indicar o theor das legendas, que houvessem de ser inscriptas no pedestal do monumento; e nas quaes tive em vista commemorar, não só a batalha do Bussaco, mas as que se lhe seguiram; isto é, tornar, quanto possivel, monumento de toda a campanha o que ora se levantasse.—Eis o que se passou. Desejo, e muito, que alguma cousa se leve a effeito. Lembrado por mim, ou por outrem, serei contente preferindo-se o melhor. Reedificar a capellinha das almas, e collocar-lhe na frente, assim á feição de cruzeiro, o obelisco que propuz, eis o que, aqui do

longe, e sem grande conhecimento do local, se me assegura preferivel. Quanto á collocação do monumento em Sancto Antonio do Cantaro, a que o seu correspondente allude, declaro, que não só a não propuz, mas que nunca tal me passou pela ideia. Não especifiquei ponto algum da serra, porque a não conheço sufficientemente. O negocio acha-se affecto ao ex.mo ministro da guerra, e faremos por que de tudo haja conhecimento, a fim de que melhor acerte em sua resolução. O que, em nome do paiz, e dos bravos, que pugnaram pela sua independencia lhe pedimos, é que leve quanto antes a effeito o pensamento que preferir. A maior gloria será sua. Em toda a parte a execução é muito, porém muito mais em um paiz onde tudo se projecta, e que nada se executa.—Luz, 25 de agosto de 1862. De v., etc.—*Joaquim da Costa Cascaes.*

Terminámos este incidente com a seguinte carta:

Meus bons amigos.—Só agora vi a carta que o sr. Cascaes vos dirigiu por causa do monumento do Bussaco.

Não me enganou o coração, quando tive o *palpite* de lhe remetter os dois jornaes em que vos dignastes publicar as duas correspondencias que vos dirigi, quando ahi estive.

Na minha opinião, o sr. Cascaes acaba de fazer mais jus á gloria que lhe cabe por promover a construcção d'aquelle monumento.

A modestia, com que s. s.ª vos responde, exalta-o.

Agradecendo a delicadeza com que se escusa de não se dirigir a mim, peço-lhe me conceda o continuar a conservar o incognito, com o que nada se perde.

Não posso, porém, deixar de lhe dar uma satisfação, e é, que acredito não ter elle tido o pensamento de collocar o monumento em Sancto Antonio do Cantaro; mas que, se o publiquei, foi porque muita gente está convencida que elle teve esse pensamento.

Peço-vos que publiqueis esta, como as outras, e que tenhaes a bondade de remetter-lhe o jornal em que ella for publicada, para elle ter a certeza que, se receei ao monumento do Bussaco a má sorte que costumam ter estas cousas no nosso paiz, hoje estou completamente descansado, por lhe ver tão bom patrono.—Sancto Varão, 1 de setembro. —*P. A.*

O sr. Cascaes conclue a sua carta com as seguintes palavras:—Em toda a parte a execução é muito, porém muito mais em um paiz aonde tudo se projecta, e nada se executa.

Terrivel verdade é esta, que provavelmente se verificará com o monumento do Bussaco.

Em 1859 requereu a camara da Mealhada auxilio para um monumento, e nem despacho teve.

Em 1862 instou o sr. Cascaes pela factura d'outro, teve as melhores esperanças de o conseguir, foi elle mesmo assistir á collocação da primeira pedra, mas estamos em 1865, e talvez que essa pedra, se ainda o não é, breve sirva de *lareira* na cozinha de algum rustico das vizinhanças. . . . . .

. . . . . .

Cacilhas

Povoação do lado opposto do Tejo, em frente do terreiro do Paço, *ponto forçado* para o passeio que os viandantes costumam dar á *outra banda*, quando vêm a Lisboa.

Pouca ou nenhuma importancia tem mesmo com o seu *caes e fortim;* mas, se quizerdes dar-lhe alguma celebridade, lembrae-vos que no caes de Cacilhas é que foi vencido e morto em 1833 o famigerado Telles Jordão.

Montaes em um dos muitos e bons burritos que alli ha, e partis a gozar a vista que apresenta o castello de Almada; ides beber agua á tão fallada *fonte da pipa;* passaes pela fabrica da *Margueira, Caramujo* e *Cova da Piedade;* entraes no palacio e quinta real, no *Alfeite;* e concluís na quinta da princeza em Amora.

Caldas da Rainha

Povoação notavel por causa dos banhos sulphureos, que alli ha, e que são frequentadissimos.

Apesar d'esta frequencia temos ouvido que não é muito agradavel medicamento, por quanto os banhos são tomados em commum.

Aos frequentadores das Caldas é imposto um tributo *voluntario*, que bastante interesse deixa á povoação: fallamos das *cavacas*, que tão recommendadas são.

Esta *lambarice* não é cara, antes pelo contrário o seu preço é razoavel; mas, como alli não vendem as *cavacas* em separado, e quem as quizer comprar tem tambem de comprar o açafate em que ellas vêm, succede porisso *que é mais cara a salsa do que o molho.*

Do Carregado parte ás terças, quintas e sabbados uma diligencia que toma passageiros, a quem é permittido levar 15

kilogrammas de bagagem, e os preços são: ida sómente 2$000, ida e volta 3$000 réis.

Caldas de Vizella

Proximo a Guimarães, frequentadas por numerosos banhistas, principalmente do Porto.

Cantanhede

Villa a 10 kilometros da estação da Mealhada, importante pela feira de cereaes e gados, que alli se faz no dia 20 de cada mez.

Perto está a *Pocariça*, aonde ha muitos estabelecimentos de cortume, que a fazem prosperar.

Cartaxo

Tem feira que dura seis dias; principia a 1 de novembro.

Diligencia de Sanct'Anna, a 160 réis por passageiro.

Carregado

Estação da linha ferrea do norte, que perdeu a maior parte da sua importancia desde que terminou o serviço da mala-posta, da qual era o ponto de partida.

Hoje serve de ponto de partida para Alemquer, Caldas da Rainha, Alcobaça, Batalha e Pombal, locaes por onde segue a estrada macadamisada, e que continuará a ser percorrida por alguns vehiculos em quanto se não deteriorar, o que provavelmente não será tarde.

Do Carregado para as Caldas e Alcobaça parte uma diligencia ás terças, quintas e sabbados, a qual conduz passageiros a quem é permittido levar até 15 kilogrammas de bagagem.

Os preços são os seguintes:

Para as Caldas: ida 2$000, ida e volta 3$000 réis. Para Alcobaça: primeira classe 3$000, segunda classe 2$000 réis.

Nos intermedios toma e larga passageiros, pagando estes em proporção das distancias a percorrer.

Cascaes

A 25 kilometros ao poente de Lisboa, e á beira-mar, está

a antiga villa de Cascaes, outr'ora praça de guerra bem fortificada, com duas baterias e um castello, quarteis para 5:000 homens de infanteria, cavallaria e artilheria, hospital, ermida, duas grandes cisternas, fossos e contra-muralhas, além de seis fortes ao longo da praia.

No tempo da invasão dos castelhanos, em 1580, fez o duque d'Alba o desembarque das suas tropas em Cascaes, e foi logo accommetter a praça, que se defendeu valorosamente por duas horas, até que mão traiçoeira abriu uma das portas por onde entraram os inimigos.

Era governador, por parte do prior do Crato (vide Crato), o valente capitão d'Africa D. Diogo de Menezes, que, sendo aprisionado, foi dias depois degolado 'num patibulo levantado no meio da praça.

Hoje está a praça desmantelada, e a villa é mui pobre; concorre porém alli muita gente aos banhos do mar e thermas do Estoril.

É digna de ser vista a *gruta do inferno*, antro medonho por onde entra o mar com estrondoso fragor, rugindo e refervendo lá dentro como se fôra na fabulosa caldeira de Pero Botelho.

Para os meios de transporte de Lisboa a Cascaes, vide tabella dos preços dos omnibus; serviço de vapores da companhia Bornay; e tabella dos preços das carroagens lisbonenses.

Affonso Sanches, piloto, natural de Cascaes, navegando em uma caravela, foi levado por violento temporal a terra até alli desconhecida (1486).

Arribou depois á Madeira, aonde morreu em casa de Christovão Colombo, *genovez*, que alli havia casado, e que ficou com o diario nautico de Sanches.

Por este diario foi que Colombo procurou em 1492 a America, que era a terra aonde Sanches havia arribado.

Castello-Branco

Cidade, capital do districto do mesmo nome, fundada pelos templarios em uma eminencia, perto da esquerda do rio Laca, sobre as ruinas de *Castralencas:* parte da cidade tem muros e um castello antigo.

Feira a 1 de agosto.

Dista 84 kilometros da Guarda, 120 de Elvas e 215 de Lisboa.

Castello de Faria

Existiu, segundo uma chronica do seculo XIV, este castello nas faldas do Fanqueira a pequena distancia de Barcellos, e foi testimunha e theatro d'uma das heroicas façanhas de nossos antepassados.

Era no tempo em que reinava D. Fernando, que tantos males causou ao reino com as suas loucuras e desvarios, a que principalmente foi levado pelo amor que dedicou a D. Leonor Telles, com quem vergonhosamente casou, sem se importar com haver contractado casar-se com uma filha d'el-rei de Castella.

As consequencias d'esta falta de palavra foi a guerra e desolação, que este rei trouxe a Portugal, em que tomou grande parte Pedro Rodrigues Sarmento, adiantado de Galliza, que penetrou até Barcellos saqueando e matando quanto encontrou, até que lhe sahiu ao encontro o conde de Cêa, D. Henrique Manuel, tio de D. Fernando, que infelizmente foi derrotado, ficando prisioneiros muitos portuguezes.

Um d'estes foi Nuno Gonçalves, alcaide-mór do castello de Faria, que havia deixado seu filho Gonçalves Nunes governando em sua ausencia.

Receando que elle entregasse o castello, offereceu-se para o resolver a isso mesmo, e sendo conduzido até abaixo dos muros d'elle, chamou seu filho, e, em logar de o aconselhar a que entregasse o castello, recommendou-lhe que cumprisse o dever de o conservar por parte de Portugal, certificando-lhe que seria amaldiçoado por elle, se assim não fizesse.

Furiosos os hespanhoes assassinaram em continente a Nuno Gonçalves, e travou-se logo a peleja; mas a defeza foi tal, que os hespanhoes tiveram de retirar sem lograr seu intento.

O castello tornou-se depois num mosteiro, e nada existe hoje que o recorde...

Chamusca

Villa situada na esquerda do Tejo, a 90 kilometros de Lisboa e 12 de Torres Novas.

A 13 de fevereiro e no segundo domingo de outubro tem duas feiras, cada uma das quaes dura tres dias.

(Vide Torres Novas.)

Chaves (antigamente Aquas-flavias)

Villa e praça situada no fertil valle do seu nome, sobre a

direita do Tamega, com uma ponte de dezoito arcos, obra dos romanos: tem várias antiguidades; e a suá feira, que principia a 1 de novembro, dura tres dias.

Dista 12 kilometros da raia, 72 de Braga, egual numero de Bragança e 116 do Porto.

Cintra

Villa situada em terreno fertil e delicioso juncto a uma elevada e pittoresca montanha granitica, que tem 3:000 pés de elevação sobre o mar, e parece estar cahindo sobre a povoação.

No pincaro d'esta montanha está a *Pena*, que de morada de frades jeronymos passou a mansão régia, tornando-se um verdadeiro paraiso com as reformas e melhoramentos que sua magestade el-rei, o senhor D. Fernando, tem constantemente mandado alli fazer.

Da Pena avistam-se muitas leguas de terra e mar, e goza-se uma paizagem magnifica e encantadora.

Os extrangeiros, que tenham admirado o *Tivoli* da Italia, esquecel-o-hão com a surpreza que lhes ha de causar Cintra.

Como Cintra é quasi um passeio forçado de todos os viajantes que entram em Lisboa, relacionaremos o que tem mais digno de ser visto.

Palacio real, e a Pena, que não são visiveis quando 'nelles residem suas magestades; castello dos mouros; convento de Sancta Cruz; Peninha e Penha Longa; ruinas de Monserrate; Penha Verde; Regaleira; Seteais; quintas do marquez de Pombal e de D. Caetano; palacio e quinta do duque de Saldanha; fonte da Sabuga; os Pisões; e Sancta Eufemia.

O melhor meio de conseguir um bom guia a todos estes pontos, é alugar o jumento a um dos muitos rapazes, que constantemente os estão offerecendo aos viandantes, e, um pouco a pé outro pouco a cavallo, fazer a *peregrinação*.

Concluido o passeio de Cintra vae-se a Collares.

Cintra dista 25 kilometros de Lisboa, e é quasi condição forçada de quem lá vae, *comprar as queijadas da Sapa*.

Coimbra

Cidade edificada em amphitheatro sobre o Mondego, e que vista do lado do sul é encantadora.

É esta incontestavelmente uma das mais bem situadas do reino, e das mais notaveis na historia da fundação da monarchia.

Fundada, segundo se diz, por Ataces, data da dominação dos alanos e suevos, e cahiu em poder dos mouros quando estes invadiram a peninsula, e em poder d'elles se conservou durante essa longa lucta entre os defensores da cruz e os satellites do Coran, até que em 1064 foi definitivamente resgatada por D. Fernando, o Magno, rei de Castella e Leão, e depois, em tempo de seu neto, D. Affonso VI de Leão, dada ao conde D. Henrique, no dote de D. Thereja, sua mulher.

D. Affonso Henriques, fundador da nossa monarchia e filho dos mencionados D. Henrique e D. Thereja, teve a sua côrte em Coimbra, quando andava em desintelligencia com sua mãe, que lhe recusava a posse do reino; e em consequencia de tal desintelligencia, foi, segundo dizem, a cidade *interdicta* por um legado do papa, facto que, verdadeiro ou apocrifo, produziu da mimosa penna do sr. Alexandre Herculano um pequeno mas interessantissimo romance, que deleita sobremodo a quantos o lêem.

Os arrabaldes de Coimbra são fertilissimos, principalmente em milho e azeite.

Possue algumas fábricas, que apresentam um bom ramo de commercio.

Tem tambem muito commercio de doce sêcco de fructas, que se faz nos diversos conventos de freiras, que alli ha.

O mais notavel e afamado convento que tem Coimbra é o de Cellas, não só pelo celebre *manjar branco*, que alli se faz, como porque da maior sumptuosidade em que viviam as freiras, passaram á maior miseria com a extincção dos dizimos, unicos rendimentos que garantiam o seu explendor.

Coimbra dista 218 kilometros de Lisboa, 115 do Porto e 37 da Figueira da Foz.

(Vide o passeio de recreio a Coimbra.)

Collares

Villa distante 30 kilometros de Lisboa e 5 de Cintra: é abundante de excellente laranja e fructa, mas o que lhe dá mais valor é o excellente vinho do seu nome, reputado superior ao mais puro Borgonha ou Bordeaux.

É um giro forçado de todos os *touristas* de Cintra, os quaes vão alli passear á *varzea* e admirar o seu *tanque*, divagar pela *matta* e (alguns) *sonhar delicias* no *passeio dos amores*.

Nenhum deixa de ir escrever alguma cousa no mirante da *quinta do Dias*.

Alguns imprudentes tambem vão ás vezes tomar o seu ba-

nho á *praia das Maçãs*, apesar da infelicidade que outros já têm tido, porque as ondas alli batem com summa violencia contra os penhascos da serra.

O *Fojo* e a *Pedra de Alvidrar* completam o que merece ser visto em Collares.

Covilhã

Villa situada ao pé da serra da Estrella, perto do Zezere, em paiz povoado de frondoso arvoredo, elevando-se em fórma de amphitheatro, de sorte que as suas casas parecem um grupo de ninhos de andorinhas.

Tem grandes manufacturas de pannos, em que está empregado um capital muito valioso, e em cujo fabrico têm ultimamente sido empregadas machinas segundo os melhores systemas.

Dista 50 kilometros de Castello-Branco, a cujo districto pertence, e 35 da Guarda.

Crato

Povoação que dá o nome a uma estação da linha de leste, da qual dista 3 kilometros.

Foi celebre esta povoação por ser a cabeça do *gran-priorado* do Crato, que comprehendia 18 leguas de comprido, 9 de largo e 56 de circuito.

O gran-prior gozava de toda a jurisdicção civil e criminal, e apresentação das justiças e beneficios nas treze villas e mais logares e commendas que compunham o gran-priorado.

Este priorado fazia parte da ordem de Malta ou S. João de Jerusalem, e datava de 1113, anno em que foi approvada por bulla do papa Paschoal II.

A dignidade de *prior do Crato* foi por muito tempo exclusiva dos infantes, e um d'elles foi D. Antonio, filho do infante D. Luiz, que pretendeu oppor-se á invasão philippina.

Depois da restauração de 1640 nomeou D. João IV para prior do Crato a D. Rodrigo da Cunha, visto que o gran-prior era infante de Castella.

A ordem não quiz reconhecer tal nomeação, porque julgava esse facto de sua unica competencia, e d'aqui se seguiram questões, que duraram até D. Pedro II tomar conta da regencia do reino, epocha em que vieram todos a um accordo.

Em 1790 passou a administração do gran-priorado do Crato, e ficou para sempre unido á casa do infantado.

O primeiro prior do Crato foi D. fr. Alvaro Gonçalves Pe-

reira, que acompanhou el-rei á batalha do Salado, e foi tronco da casa real de Bragança; e o ultimo foi o sr. D. Miguel de Bragança.

O gran-priorado do Crato acabou completamente em 30 de julho de 1832 com o decreto da extincção das commendas, e com o decreto de 22 de agosto de 1833, que mandou administrar pela *juncta dos juros* todas as commendas da ordem de S. João de Jerusalem.

A um quarto de legua do Crato encontra-se o logar de Flor da Rosa, cuja população se emprega no fabríco de louça ordinaria, que tem grande consumo, por ser reputada muito resistente ao fogo.

Separado algum tanto do logar existe o alcaçar e o templo denominado de Nossa Senhora de *Flor da Rosa*, que foi *fortaleza inexpugnavel*, fundada para sua habitação pelo mencionado D. fr. Alvaro Gonçalves Pereira, primeiro prior do Crato, o qual, depois de longa existencia e cercado de dezoito filhos, como diz Francisco Rodrigues Lobo,

Deu o espirito a quem lh'o tinha dado
Na Amieira onde então vivia,
D'alli a Flor da Rosa foi levado
Com pompa funeral de cleresia.
'Naquella mesma egreja sepultado,
Que ergueu ao Sancto Nome de Maria,
Repousa lá no céu livre da guerra,
Quem obras dignas do céu deixou na terra.

Um d'aquelles dezoito filhos foi o celebre D. Nuno Alvares Pereira, condestavel de Portugal, e tronco da casa de Bragança.

(Vide Bragança).

Douro (rio)

Nasce na provincia de Soria em Castella a Velha (Hespanha), e termina em S. João da Foz, 130 leguas distante d'onde nasce.

Tres leguas acima de Miranda do Douro serve de limite a Portugal, e entra de todo 'neste reino acima da *Barca d'Alva* na confluencia do Agueda.

Em Portugal recebe, á direita, o Sabor, Tua, Pinhão, Corgo, Tamega e Soma; á esquerda, Agueda, Coa, Tavora e Paiva.

O seu trajecto em Portugal é de 30 leguas, durante o qual

fertiliza Freixo de Espada á Cinta, Torre de Moncorvo, S. João da Pesqueira, Provezende, Mezão Frio, Peso da Regoa, etc.

As suas margens são asperas, fragosas e difficeis de cavar, o que faz com que o leito seja estreito, e a corrente violenta.

É navegavel em todo o Portugal, e por elle são transportados em barcos os generos de agricultura do paiz.

Esta navegação até 1785 não passava além do *Cachão*, a 20 leguas distante do Porto; nessa epocha porém a companhia dos vinhos do alto Douro fez remover os principaes obstaculos que havia para isso, e a navegação estendeu-se como já dissemos.

Não é ella porém livre de perigos, e bem recente está na memoria de todos o sinistro que alcançou o honrado barão de *Forester*, e posteriormente o de que foi victima o esperançoso engenheiro Magalhães.

Se a navegação do Douro é difficil, a entrada e sahida da sua barra não o é menos, facto que infelizmente está bem comprovado por immensos exemplos, entre os quaes avulta o naufragio do vapor *Porto*, que cobriu de lucto a cidade d'este ultimo nome.

Apesar d'isso é ao mesmo rio e á mesma barra que o Porto deve a prosperidade de que goza.

Eixo

Povoação, cujo principal commercio são objectos de cobre, que seus moradores vendem por quasi todo o reino.

Está situada do lado esquerdo do Vouga, e os viajantes, que lá quizerem ir, deixarão a via ferrea em Aveiro, de cuja cidade dista 5 kilometros.

Elvas

Praça forte a 17 kilometros de Badajoz.

Estas duas povoações, ao mesmo tempo que sustentam um grande movimento commercial, *espreitam-se* mutuamente como suspeitando uma da outra.

Elvas está edificada em posição elevada em fórma de amphitheatro entre os dois fortes de Santa Luzia e de Nossa Senhora da Graça, que campêam sobre toda a povoação junto d'um terreno fertil em trigo, azeite e vinho.

Tem digno de ver-se, além dos dois mencionados fortes, uma cisterna e um aqueducto notaveis, e a sé.

Da estação para lá ha regularmente duas a tres diligencias na chegada dos comboyos; mas em quanto a hospedarias é que Elvas está completamente retrograda, porque o *Hotel Elvense*, que, não sendo bom, é a melhor cousa que alli ha, abusa escandalosamente da posição dos infelizes viajantes, que lá entram.

Para se poder calcular basta dizer-se que a duas víctimas que alli foram ficar em uma pessima cama, e que á noite tiveram uma gallinha de caldo com arroz, e no dia seguinte chá e pão com manteiga, *exigiram* 3$200 réis.

Peor do que isto só no pinhal da Azambuja.

Entroncamento

Depois da de Lisboa e Porto é a estação de maior movimento, que têm as duas linhas de norte e sul, porque alli se encontram e reunem os comboyos que vêm de Lisboa, Badajoz e Porto, e d'alli se separam, dividem e seguem para outros pontos.

Os comboyos que sáem de Lisboa são communs para ambas as linhas até ao Entroncamento.

Logo que chegam, dividem-se e seguem um para norte, outro para leste.

Nesta divisão mudam-se os passageiros que transitam, do norte para leste e de leste para norte.

Os comboyos, que vieram de Badajoz e Porto separados, reunem-se agora e seguem para Lisboa.

Em quanto que tudo isto se faz, vão os passageiros, que querem, comer alguma cousa, e devem para isso regular-se pela tabella que ao diante encontrarão.

Estarreja

Povoação da estação d'este nome, cabeça de comarca, unica cousa que lhe dá importancia.

Foi alli que residiu o celebre jurisconsulto José Homem Correia Telles.

Estremoz

Não está averiguada a etymologia da palavra Estremoz, e o que se sabe é que foi fortificada por D. Affonso III, por quem se suppõe que foi mandada povoar em 1258.

É uma das villas mais aprazíveis, ferteis e sadias de todo o Alemtejo.

Dista 15 kilometros de Borba, 25 de Monforte, 35 de Elvas, 50 de Portalegre e 70 de Monte-mór o Novo, tudo povoações ligadas entre si por uma estrada de primeira ordem.

Estremoz foi tida em conta de praça forte e importante durante a guerra da independencia.

Foi nas vizinhanças de Estremoz que o marquez de Marialva e o marechal Schomberg ganharam em 1665 a assignalada victoria de Montes Claros.

Foi alli que falleceu a Rainha Sancta Izabel, mulher de D. Diniz, e modelo de todas as virtudes.

Modernamente e por effeito das nossas dissensões politicas practicou-se dentro das prisões de Estremoz um facto, que só a lembrança d'elle horroriza, porque foram assassinados a golpes de machado os presos politicos que lá se achavam encerrados.

Fatal cegueira partidaria!...

Evora

Cidade do Alemtejo, capital do districto do mesmo nome, está situada sobre uma eminencia no meio de uma campina fertil em trigo, azeite e vinho.

Perto d'esta cidade ha o rio Degebe, que desagua no Guadiana.

Tem Evora antiguidades de subido preço, como por exemplo:

O aqueducto de Sertorio, por onde ainda são conduzidas as aguas chamadas da prata.

O templo de Diana, cuja architectura é romana, apesar de adulterada pelos agarenos, e que tem no frontispicio columnas de 10 metros de diametro.

A celebre torre de Geraldo *sem pavor*, que tanto contribuiu para a tomada de Evora aos mouros em 1166.

Na sé, e num esteio que está juncto á capella da Cruz, vê-se uma lapide com uma inscripção, que prova o facto da vinda de D. Affonso de Castella a pedir auxilio a D. Affonso de Portugal, seu sogro, contra Abedanamarim, que em 1378 entrou por terras de christãos, aos quaes em geral causou grandes prejuizos e terror.

Relata o mais que succedeu e o resultado da batalha, a que os portuguezes assistiram, para a qual foram 100 cavalleiros e 1:000 peões de Evora, dos quaes foi por alferes Esteves Carvoeiro.

Evora tem dois fortes, um o de Sancto Antonio e outro o

de Sancta Barbara, que para pouco serviriam em caso de necessidade, pelo estado de ruina em que se acham.

Evora possue tambem um muzeu, um magnifico quartel de cavallaria, um hospital, um passeio publico concluido e outro em construcção, muitos e apparatosos palacios, entre os quaes sobresáe o do duque de Cadaval.

Tem tambem tres clubs recreativos, um aristocratico, outro commercial, e o terceiro artistico.

Ha em Evora sete conventos de freiras, e são: as de S. Bento e Sancta Clara, que estão riquissimas; as de S. Salvador, Sancta Catharina, Sancta Monica e Paraizo, que são ricas; e as do Calvario, que estão pobres, mas que, pela sua respeitabilidade e reconhecidas virtudes, são abundantemente suppridas de tudo quanto lhes é necessario.

Em todos estes conventos se fabríca variado sortimento de doces, e o mais apreciavel de todos elles é o chamado *bolo-real*.

Em Evora ha diversas hospedarias, a principal das quaes é a do *Tabaquinho*, estabelecida no extincto convento dos jesuitas.

A feira, chamada do *S. João de Evora*, começa no dia deste sancto, e continúa por uns poucos mais: na linha ferrea do sul já este anno percorreram comboyos, conduzindo passageiros e viajantes para ella, a preços reduzidos.

Da estação para a cidade, que é toda murada, ha carros e *char-à-bancs*, que conduzem os passageiros mediante uma pequena esportula, que não excede a 120 réis, porque a distancia é 1 kilometro approximadamente.

Além da hospedaria do Tabaquinho, tambem ha a da *Leonor*, no terreiro de S. Francisco, e a do *Carne magra*, na rua do Panno.

Famalicão

Villa a 33 kilometros ao norte do Porto, e que serve de entroncamento a dois triangulos que fórma, um com Guimarães e Braga, outro com Braga e Barcellos.

Dista de Braga, que lhe fica em linha recta ao centro, 14 kilometros; de Guimarães, que lhe fica á direita, 16 kilometros; e de Barcellos, que lhe fica á esquerda, 16 kilometros.

De Braga a Guimarães ou a Barcellos tambem ha 16 kilometros em cada uma das distancias.

Vê-se portanto que Famalicão é ponto obrigado de passagem para quanto do Porto for áquellas tres povoações, ou vice-versa.

É talvez esta circumstancia uma das que mais tenham contribuido para o grande desinvolvimento que os melhoramentos materiaes alli têm tido nestes ultimos dez ou doze annos.

Como se ainda isto fosse pouco, lá tem duas feiras, uma a 8 e 9 de maio, e outra a 29 de setembro, e que dura tres dias, a qual mais concorrida.

Famalicão communica com Braga, Guimarães, Viana e Porto por meio das diligencias e malas-postas, que constantemente alli se cruzam, e cujos preços vão indicados no fim da descripção do Porto.

Faro

Cidade, capital do districto do mesmo nome, situada proximo das ruinas de *Ossonoba* na foz do valle Formoso, com porto por onde exporta passas de figo e uvas, laranjas, amendoas e alfarroba, sumagre e cortiça, obras de esparto e de folha de palmeira: tem feira, que dura tres dias, a 16 de julho e outra a 20 de outubro.

Em frente d'esta cidade ha um grupo de ilhotas.

Faro dista 138 kilometros de Beja, a cuja cidade se vae approximar pela continuação da linha ferrea do sul.

Feira

Villa povoada em 990 pelo duque Mem Guterres, que lhe deu o nome de Sancta Maria.

Para os amadores de antiguidades d'esta ordem é o seu castello digno de ser visto.

Deixa-se o comboyo na estação de Ovar, d'onde dista 10 kilometros, e segue-se para lá a cavallo, porque uma diligencia que houve, não pôde continuar por falta de concurrencia.

Figueira da Foz

Villa situada no angulo septentrional da foz do Mondego, a 42 kilometros de Coimbra, e que tem apresentado progressivo augmento em tudo.

Exporta sal, vinho, azeite e laranja, tudo em grande quantidade, e é abundantissima de peixe.

A agua alli é pessima, e tal a sua qualidade, que os numerosos banhistas, frequentadores d'aquella costa, costumam mandal-a buscar a grande distancia para a darem aos seus cavallos, porque, bebendo a da povoação, arripia-se-lhes o pello extraordinariamente.

Apesar de quanto tem prosperado, muito melhor estaria se a sua barra fosse mais accessivel do que é, não obstante o empenho que tem havido em a melhorar.

O viajante que passar proximo da Figueira em tempo de banhos deve ir alli, porque voltará satisfeito.

Para isso deixa o caminho de ferro na estação de Formozelha, aonde se mette numa bateira, que o conduz a Monte-mór o Velho, e ahi freta um barco, que o apresenta na Figueira depois d'uma agradavel viagem.

Concluida que seja uma estrada para Monte-mór o Velho, e estabelecido um serviço de transportes regulares entre as duas villas, muito mais frequentada deve ser.

Foz do Douro

É o ponto de reunião para as pessoas distinctas, que do Porto e das provincias do norte vão alli tomar banhos.

Tem um castello, que guarda a entrada do rio Douro, construcção do tempo dos Philippes; e pela villa encontram-se diversas casas elegantes, confortaveis e luxuosas, que servem ás vezes de paraizo a seus frequentadores.

Ha diversas hospedarias, casa de banhos quentes, uma associação, bilhares, etc.

Do Porto, do sitio da *porta nobre*, partem todos os quartos de hora *char-à-bancs*, que pela modica quantia de 80 réis conduzem diariamente milhares de passeadores.

Quem a preferir, tem a via fluvial; mas não a aconselharemos a ninguem.

Gollegã

Povoação situada nas margens de extensos e ferteis campos, a 3 kilometros de distancia da estação de Torres Novas, apenas notavel pela feira de S. Martinho, que principia a 11 de novembro, e que rivaliza com a de Penafiel.

É notavel que estas duas feiras, do mesmo genero, e que principiam no mesmo dia, reunam abundancia de gados de magnificas qualidades.

O sr. Antonio Vaz Monteiro faz debulhar os seus cereaes com machina a vapor, com o que obtem magnificos resultados.

(Vide Torres Novas.)

Guadiana (rio)

Antigamente *Ana:* nasce na lagoa de Ruidera na Man-

cha (Hespanha); perde-se em uma planicie, e reapparece d'ahi a 5 leguas: a oeste de Badajoz, e no Caia, principia a servir de limite a Portugal, e entra de todo 'neste reino duas leguas ao norte de Mourão: torna a tocar a raia de Hespanha desde a confluencia do Chança, até que finalmente desapparece no mar entre Ayamonte e Villa Real de Sancto Antonio.

Seus affluentes principaes em Portugal são: o Caia, Degebe e Corbes, á direita; e Ardila, Limas e Chança á esquerda.

O seu curso total são 150 leguas, sendo 40 desde o Caia até ao mar, e d'estas (de Mertola para baixo), 14 navegaveis.

Alcoutim é o seu segundo porto interior.

Guarda (a Laucia Oppidana dos romanos)

Situada em planicie elevada na falda da serra da Estrella, perto das nascentes do Mondego; com muros e castello.

Diz-se que é *farta*, *feia* e *fria*.

Pelo que diz respeito a frio, chega alli a ser tão intenso, que em 1829 se gelaram ovos, agua-ardente e outros objectos identicos.

É porém sadia, e as suas vizinhanças são ferteis e abundantes de boas aguas.

Foi reedificada em 1197 por D. Sancho I.

D. Jorge de Mello, abbade de Alcobaça, sendo violentado a ceder a abbadia e receber o bispado da Guarda, não quiz lá ir residir, por alli terem assassinado o bispo D. Alvaro Chaves. Esteve portanto a Guarda trinta annos sem bispo, que tantos foram os que viveu D. Jorge, durante os quaes residiu em Portalegre.

(Vide Portalegre).

A Guarda dista 56 kilometros de Vizeu e 104 de Coimbra.

Guimarães

Pouco importa saber se Guimarães foi ou não edificada pelos gallos celtas 500 annos antes de Christo, e basta dizer-se que foi dada em dote a D. Thereja, filha de D. Affonso VI de Castella, quando este a casou com o conde D. Henrique.

O conde estabeleceu em Guimarães a sua côrte, mandou crear tribunaes e formar archivos, aonde se recolheram interessantes papeis sobre negocios particulares e da monarchia,

e estes archivos foram depois o nucleo da *Torre do Tombo*, para onde el-rei D. Manuel os mandou transportar em 1511.

Em Guimarães nasceu D. Affonso Henriques, e foi baptizado na egreja de S. Miguel do Castello, pequenino templo, de singelissima architectura e humilde fabrica, e que talvez porisso mesmo deva ser reputado um dos mais venerandos monumentos de Portugal, apesar do *sacrilegio* commettido em 1664 por D. Diogo Lobo da Silveira, que d'alli fez transportar para a sua egreja de Nossa Senhora da Oliveira a pia em que foi baptizado aquelle grande rei.

Foi Guimarães theatro de grandes successos, porque alli tiveram logar os amores de D. Thereja com o conde de Trava, amores que deram em resultado ser ella expulsa de Portugal.

Foi alli que as tropas leonezas, commandadas por D. Affonso VII, cercaram a D. Affonso Henriques, em 1127, sendo tudo livre de cahir em poder de inimigos pela dedicação de Egas Moniz.

Foi Guimarães que Mem Rodrigues de Vasconcellos corajosamente defendeu em 1323 contra D. Affonso, que, revoltando-se contra seu pae, el-rei D. Diniz, veio pôr-lhe apertado assedio.

Em 1369, reinando D. Fernando, sustentou Guimarães novo cerco, que Henrique II de Castella lhe veio pessoalmente fazer, e resistiu a todos os assaltos que lhe deram os castelhanos.

Felizmente o castello, em que tão grandes feitos foram practicados, escapou á sorte, que tantos outros tiveram, e é um dos mais bem conservados que ha no reino.

Por qualquer lado que seja visto este castello, apresenta encantos á vista; mas o viajante, que quizer contemplar panoramas impossiveis de descrever, deve subir ás torres do mesmo castello, e ficará extasiado com quanto se lhe apresentar á vista.

Guimarães teve duas epochas de prosperidade distinctas: a primeira, pelas regalias que lhe acarretou o ser côrte de D. Affonso Henriques; a segunda, pelos proventos que lhe acarretou a fama que, desde Galliza até Castella, tinha o templo de Nossa Senhora da Oliveira.

Hoje é uma das mais industriosas povoações do reino, que se distingue no desinvolvimento das suas manufacturas; e commerceia em obras de ferro, linha, doce de ameixa e de figos, objectos todos de incontestavel merecimento.

Dista 44 kilometros do Porto e 16 de Braga: tem diver-

sas hospedarias, e communica com o Porto por meio da diligencia, cuja tabella se encontra no fim da descripção do Porto.

Ilhavo

Villa situada á beira da ria e pouco distante de Aveiro, cuja povoação, superior a 6:000 habitantes, é quasi toda de pescadores.

O geral das mulheres de Ilhavo é serem lindissimas, e o trajo de que usam torna-as tão donairosas como as de Aveiro.

Perto de Ilhavo está collocada a fábrica da Vista Alegre, que hoje nem sombras apresenta do que foi.

As peças de porcelana e crystal, que alli se manufacturavam, eram eguaes, e algumas talvez superiores, ao mais perfeito que 'nesse genero nos vinha do extrangeiro.

Hoje está reduzida a fabricar louça de *refugo*.

Apesar d'isso é digna de ser vista, porque ainda alli se encontra o sufficiente para fazer admirar o genio e pensamentos elevados que tinha José Ferreira Pinto Basto.

Lagos (antigamente Lacobriga)

Cidade situada em terreno fertilissimo, com um pequeno porto, bello aqueducto e boa egreja da Misericordia.

Dista 42 kilometros de Faro e 125 de Beja.

Lamego

Cidade situada juncto ao monte Penude e pequeno rio Balsemão, 5 kilometros ao sul do Douro, 45 distante de Vizeu e 80 do Porto.

Até 1038 foi côrte dos reis mouros, a quem D. Fernando *Magno* a tomou, morrendo o ultimo d'elles (*Eycha*), christão, e seu filho, deão da sé da mesma cidade.

Ainda que hoje muito contestada, é opinião que na egreja de Almacave, d'esta cidade, foram celebradas as côrtes de Lamego.

Attribue-se a fundação d'esta cidade aos gregos e celtas, 381 annos antes da era christã. Estrabão chama-lhe *Laconimurgo*. Os seus principaes monumentos são: a sé, o castello, uma cisterna proxima d'elle, e as egrejas de Almacave e Senhora dos Remedios, em que se faz uma das principaes romarias do reino. Communica com o Porto por meio das diligencias, cujo serviço vae annunciado para a Regoa no fim da descripção do Porto.

Leça do Bailio

A 7 kilometros do Porto, pouco distante da estrada para Braga, ergue-se com venerando aspecto, meio religioso meio guerreiro, o gothico templo de Sancta Maria de Leça do Bailio, mais velho que a monarchia, e que pertenceu á ordem de S. João de Jerusalem.

A hospedagem, que alli receberam D. Affonso Henriques, D. Sancho I, a rainha Sancta Mafalda, filha de D. Sancho, o condestavel D. Nuno Alvares Pereira, a infanta D. Philippa, neta de D. João I, e outras muitas pessoas de elevada jerarchia, são factos de mui pequena importancia, comparados com o que vamos relatar, que fez mudar completamente os destinos de Portugal.

Tendo-se divulgado em Lisboa que el-rei D. Fernando *casara em segredo com uma mulher casada*, e produzindo esta noticia indignação publica, sahiu el-rei furtivamente da capital com D. Leonor Telles de Menezes e alguns fidalgos da côrte, e tomando o caminho do Porto, passou por esta cidade e dirigiu-se a Leça do Bailio, aonde, depois de convocar diversas pessoas, fez declaração publica do seu casamento, e recebeu-a solemne e apparatosamente.

Seguiu-se beijamão; mas o infante D. Diniz, filho da desditosa D. Ignez de Castro, recusou-se a beijar a mão á rainha, o que infureceu D. Fernando a tal ponto, que correu com um punhal sobre o infante, e tel-o-ia morto, se d'isso não fôsse impedido por alguns dos fidalgos presentes.

Baldadas foram depois todas as instancias para resolver o infante a beijar a mão de D. Leonor, e porisso teve de se expatriar para fugir ao resentimento da orgulhosa D. Leonor, e á vingança d'el-rei seu irmão.

Morto D. Fernando, sendo necessario um defensor para o reino, em consequencia das pretensões de Castella, foi collocada a corôa sobre a cabeça do mestre de Aviz, com exclusão d'aquelle infante D. Diniz e de seu irmão D. João, por estarem presos em Castella, para onde se haviam refugiado.

Na egreja ha muitas antiguidades, mas a principal é uma rica e antiquissima pia baptismal, que faz a admiração de quantos a vêem.

Leça da Palmeira

Situada na beira-mar, a 5 kilometros do Porto, defronte de Mattozinhos, em posição vistosa e agradavel; é muito fre-

quentada no tempo dos banhos, para o que ha varias diligencias do Porto para lá.

Leça e Mattozinhos quasi que formam uma só povoação, e se aquella é visitada em consequencia dos banhos, esta não o é menos em razão do seu sanctuario, que alli attráe milhares de concorrentes, principalmente pelo Espirito Sancto, epocha em que tem logar a romaria.

Mattozinhos é quasi patria dos celebres patriotas José e Manuel Passos, e a este acaba de ser alli levantado um monumento, promovido pelos srs. commendadores João José dos Reis, Manuel da Silva Sanctos e Rodrigo Pereira Felicio, este sobrinho e um dos herdeiros do philantropico visconde de Guaratiba, no imperio do Brazil.

Leiria

Cidade fundada sobre as ruinas da antiga *Callipo*, perto do rio Liz, em terreno fertil; tem bastante commercio.

Foi tomada aos mouros em 1145, e estes todos passados á espada.

Honrada com a presença de muitos de nossos reis, deveu essa graça repetidas vezes a D. Diniz, *o lavrador*, o qual para não desmerecer de tão bem merecido titulo, mandou plantar o pinhal, que então tinha por fim obstar á invasão das areias, e que depois se tornou uma riqueza nacional.

Tem diversos estabelecimentos de bastante consideração, um soffrivel hospital, e uma alameda sobre o rio, que podia ser lindissima, se houvesse vontade e gosto para isso.

O ser séde de um governo civil, e a permanencia de um corpo de tropa, dá muita vida a Leiria.

Tem no cimo as ruinas de um castello, que devem ser visitadas não só para as ver, mas tambem para gozar o agradavel panorama que se disfructa em torno d'ellas.

Além das ruinas do castello ha tambem as do palacio d'el-rei D. Diniz, e duas egrejas de architectura gothica.

O viajante que for a Leiria deve tambem ir visitar a Marinha grande e a Batalha (vide as palavras).

Vae-se para Leiria da estação de Pombal, para onde ha diligencias que conduzem passageiros a 1$000 réis, com 15 kilogrammas de bagagem.

Lisboa

Cidade antiquissima e já muito conhecida antes dos romanos: está situada sobre sete outeiros em fórma de amphi-

theatro á direita do Tejo, de cuja foz dista 10 kilometros: o seu porto é um dos melhores da Europa, porque rivaliza com os de Constantinopla e Napoles.

Como a sua fundação remonta á maior antiguidade, quer-se dizer que foi reedificada por Ulysses, em consequencia do nome que já teve de *Ulissipo*.

O que é certo porém é que estiveram de posse d'ella phenicios, gregos, carthaginezes, romanos, godos e arabes, e que a estes foi tomada por D. Affonso Henriques em 1147.

Lisboa, segundo o recenseamento geral, effectuado em 31 de dezembro de 1863, tem 169:593 habitantes, e estão disseminados 'numa área de 10 kilometros de extensão e 5 de largo.

Apesar de todo o seu esplendor tem sido victima de muitas calamidades, principalmente terremotos e peste.

D'aquelles, os principaes que tem soffrido, são tres: um em 1531, que fez desabar 1:500 casas; outro em 1551, que fez cahir 200, morrendo mais de 2:000 pessoas; e finalmente o de 1755, que bem conhecido é de todos, não só por ser o maior e o de mais funestas consequencias, como porque deu logar a desinvolver-se o genio do grande marquez de Pombal, que, como por encanto, fez surgir das ruinas d'ella uma nova cidade.

A peste tambem a tem visitado por diversas vezes, e em 1598 estabeleceu 'nesta cidade o seu domicilio por espaço de cinco annos, durante os quaes levou mais de 80:000 pessoas.

Em 1833 foi visitada pela *cholera-morbus*.

Em 1855 tornou a sentir os effeitos da mesma visita, e quando se julgava livre d'ella, appareceu no anno seguinte a *febre amarella*, flagello duplicadamente terrivel não só pelos seus effeitos, como porque eram desconhecidos os meios de lhe acudir.

Os effeitos que a *febre amarella* fez sentir foram graves, mas muito maiores seriam se esse anjo, que no throno foi Pedro v, não pozesse de lado todas as considerações e receios, para sómente attender a que a sua posição lhe impunha o dever de velar pelo povo que a providencia lhe confiara.

A dedicação d'aquelle magnanimo rei foi immensa, é verdade: a gratidão do povo porém não foi inferior.

As saudades por elle não se apagam, e parece que cada vez são mais vivas...

Lisboa tem immensos objectos, dignos da attenção do viajante; como porém os limites da nossa obra nos não permit-

tem fazer d'elles a circumstanciada descripção, que desejavamos, limitar-nos-hemos a descrevel-os resumidamente, principiando pela

PRAÇA DO COMMERCIO, vulgarmente chamada, TERREIRO DO PAÇO—Esta soberba praça, aonde esteve edificado o celebre palacio dos reis de Portugal, chamado *Paços da Ribeira*, prende completamente a attenção do viajante que desembarca no *caes das columnas*.

No centro está a estatua de D. José, fundida, de um só jacto, em 1775, pelo portuguez Joaquim Machado de Castro, e é circumdada pela Bolsa, Alfandega e secretarias de estado.

O modelo da estatua, que ainda existe na fundição, em Sancta Clara, é digno de ser visto.

Embocam com a praça as tres ruas do Ouro, Augusta e Prata, das quaes aquellas duas conduzem o viajante á

PRAÇA DE D. PEDRO (ROCIO)—a melhor da capital depois da do Commercio, e a outra á

PRAÇA DA FIGUEIRA—mercado que abastece grande parte da cidade, e que está edificada no local aonde existiu o celebre hospital de todos os Sanctos, mandado construir por D. João II.

Além d'estas tres praças tem Lisboa mais oito, e são—Alcantara, Alegria, Amoreiras, Camões, D. Fernando (em Belem), Flores, Principe real, S. Paulo, e Romulares ou Caes do Sodré.

Tem Lisboa 324 ruas, 65 calçadas, 112 becos e 195 travessas.

Vem a pello prevenir os viajantes da cautela que devem ter em pedir todos os esclarecimentos precisos quando tiverem de procurar qualquer ponto da cidade, a fim de se não verem em muitos embaraços, e ás vezes na impossibilidade de encontrarem o que procuram.

Fazemos esta recommendação em consequencia do duplicado numero de ruas, travessas, becos e calçadas, com os mesmos nomes.

Temos para exemplo quatro *travessas do Forno*—uma ás portas de Sancto Antão, outra ao campo de Sanct'Anna, outra aos Anjos e outra ás Janellas Verdes.

Tres *becos do Forno*—um na rua das Farinhas, outro na rua da Galé e o terceiro no Castello.

Uma *rua do Forno* proximo á rua do Patrocinio, e para se não acabarem as *fornadas*, ainda ha a *calçada do Forno*, á Cruz dos quatro caminhos.

Talvez que alguns não façam grande caso d'esta nossa advertencia por lhes parecer que o caso não será muito repetido, e porisso apresentar-lhe-hemos mais. Tres *becos das Amoreiras*—um ao Poço dos Negros, outro na rua das Olarias e outro na rua da Guia.

Ainda mais—uma *rua nova do Carvalho*, uma rua do Carvalho e um beco do Carvalho.

Apresentaremos um exemplo practico, que prova até á saciedade a cautela que deve haver com as informações recommendadas.

Tractaes de fallar a uma certa hora com um individuo, que vos diz morar na *travessa do Guarda-mór*.

Vós sabeis que a travessa do Guarda-mór é a S. Roque, e ficaes muito descansado: á hora precisa dirigis-vos áquella travessa, procuraes o numero da casa, subis ao terceiro ou quarto andar, perguntaes pelo sr. Fulano, e respondem-vos, batendo-vos com a porta na cara—não mora aqui.

Ficaes de bocca aberta sem saber o que haveis de fazer, e muitas vezes o que haveis de pensar ácêrca do individuo que suppondes ter-vos enganado, quando elle vos fallou a verdade, porque mora na travessa do Guarda-mór, ao *Poço dos Negros*.

Parecerá fastidioso, mas ainda junctaremos outro exemplo mais frisante.

Diz-vos um amigo que mora na *rua de S. Vicente*.

Ides á rua de S. Vicente, proximo á rua nova da Palma, e não o encontraes.

Pedis informações, e dizem-vos que ha outra rua de S. Vicente proximo á rua de Sancta Marinha; dirigis-vos para lá, mas tambem debalde.

Finalmente dirigem-vos para a *rua Direita de S. Vicente*, proximo a S. Vicente de Fóra, e tambem não encontraes o amigo que buscaes.

Desesperado com tanto contratempo, vagueaes pelas ruas proximas olhando para todas as janellas, e procurando imaginar um meio para saber aonde é a rua que procuraes.

Apparece-vos uma *caritativa* mulher, que encobre a curiosidade de saber o que por alli fazeis, e se tendes namoro com alguma vizinha, perguntando-vos o que procuraes.

Dizeis-lh'o; responde-vos que não sabe, mas chama logo outra vizinha, que dá a mesma resposta; esta chama tam-

bem outra, e dentro em pouco estaes rodeado por todo o mulherio da rua a dizer-vos que não sabem aonde é a *rua de S. Vicente*, passando-se esta comedia na propria *rua de S. Vicente!!*

E quereis saber a causa d'isso?

É muito simples.

Um morador da *travessa das Bruchas*, enfastiado de morar em local, cujo nome não só lhe parecia pouco aristocratico, mas tambem irrisorio, promoveu e obteve o ser riscado o titulo de travessa das Bruchas, e deram-lhe o de rua de S. Vicente, embora houvesse já tres do mesmo nome.

O povo porém, que antipathiza com *aristocracias balofas*, continúa a chamar *travessa das Bruchas* ao que outros chamam *rua de S. Vicente*.

Concluiremos ratificando a cautela que deve haver, embora o nome da rua pela sua esquisitice pareça não ser duplicado, porque bem esquizito é o titulo de *Esfola Bodes*, e comtudo ha dois becos com este nome; um na rua da Boa-Vista, e outro na rua do Caldeira.

Deixaremos porém as ruas, e passemos ás

EGREJAS—Das immensas egrejas que tem Lisboa as principaes são:

S. Vicente de Fóra, mandada construir por D. Affonso Henriques em 1147, para commemorar a tomada de Lisboa aos mouros. Foi mandada reedificar por D. Philippe I com o esplendor e grandeza que tem. 'Nesta egreja está o tumulo do heroe de Aljubarrota, D. Nuno Alvares Pereira, e a casa chamada *dos reis*, que é o jazigo da familia reinante, da casa de Bragança (*a*).

Martyres, construida tambem por D. Affonso Henriques, em memoria da tomada de Lisboa aos mouros, a qual cahiu por effeito do terremoto de 1755, e foi reedificada por fórma que hoje é uma das melhores da capital.

Sé Cathedral, cuja fundação se perde na obscuridade dos tempos, digna de ser vista, não só pelas antiguidades que possue, como pelos melhoramentos que acabam de lhe ser feitos.

Das antiguidades são notaveis o tumulo de Bartholomeu Joannes, do tempo de D. Diniz: a pia em que foi baptizado

(*a*) Singular coincidencia é ter Philippe I tornado aquelle templo um dos mais magestosos da capital, para 'nelle repousarem depois os restos mortaes d'aquelles que expulsaram os seus descendentes do dominio d'este reino.

Sancto Antonio: o tumulo de D. Affonso, por cima do qual está a trombeta tomada aos mouros na batalha do Salado: o tumulo da rainha D. Brites, mulher do mesmo D. Affonso: o assento dos claustros do tempo dos nossos primeiros reis, e muitas outras cousas, que seria longo enumerar.

Sancto Antonio da Sé, proxima á antecedente; pequena mas muito elegante, frequentada por muitos devotos, porque foi edificada no local em que nasceu o mesmo sancto.

Estrella, fundada por D. Maria I, que com ella despendeu dezeseis, dos oitenta e tantos milhões de cruzados, que o grande marquez de Pombal deixou no *Erario*, quando largou as redeas do governo do estado.

O painel da capella-mór é uma das obras primorosas de Batini: o sino das horas pesa 4:000 kilogrammas. Na capella-mór está a fundadora em um rico mausoleu.

S. Domingos, a maior da capital; foi de frades, e hoje é a freguezia de Sancta Justa e Rufina. Tem quadros de Pedro Alexandrino, e guarda os restos mortaes do celebre escriptor, fr. Luiz de Granada (Vide Pedrogão Grande.)

Loreto, pertencente aos italianos; tem quadros de Lambruzzi, Rossi e Ratti.

Monte e *Penha de França*, ambas notaveis pelas agradaveis perspectivas que as suas posições fazem desfructar.

Sancta Engracia, bem conhecida pelo dictado de — obras de Sancta Engracia, a que deu logar o ser obra tão collossal, que jámais será acabada.

Nossa Senhora de Jesus, digna de ser visitada, porque tem um quadro original de *Rubens*.

Paulistas, que tem quadros de Vieira Luzitano.

Conceição Velha, cuja entrada principal era a porta travessa de um magestoso templo do reinado de D. Manuel, que desabou pelo terremoto.

S. Roque, que pertenceu aos jesuitas, e aonde está a celebre capella de S. João Baptista, mandada fazer em Roma por D. João V pela *modica* quantia de 14 milhões de cruzados. Ha nesta egreja quadros de Rebello, Reinozo, Vieira Luzitano, Coelho e Gaspar Dias.

Belem, fundada por D. Manuel, commemorando a descoberta da India por Vasco da Gama: é uma das mais sumptuosas da Europa. Tem quadros de Campello, Dias, Fernandes Gomes e Moor.

Memoria, erigida no local em que attentaram contra a vida de D. José I.

Madre de Deus, pequena mas elegantissima, e com muito

bons quadros na sachristia. Foi fundada pela rainha D. Leonor, mulher de D. João II.

Bemposta, na eschola do exercito, aonde ha um quadro admiravel de Holbein, que D. Catharina, rainha de Inglaterra, trouxe para Portugal.

Muitas outras egrejas poderiamos mencionar, para o que nos falta o espaço, porque o seu numero excede a 200; o que é facil de acreditar, sabendo-se que Lisboa tem 37 freguezias, e tinha em 1834 oitenta conventos.

Além das que existem, têm sido demolidas muitas, que encerravam documentos historicos, como por exemplo a de S. Martinho, em que jazia o celebre conde Andeiro, morto pelo mestre de Aviz, que depois foi D. João I; a da Trindade, em que jazia o famigerado governador da India, Lopo Vaz de Sampaio; a de Sancta Marinha, que data do tempo da monarchia; a de Sancto André, aonde foi baptizado o martyr João de Brito, que ha poucos annos foi canonizado; e a de Sancta Justa, que passou a ser o theatro denominado de D. Fernando, e que presentemente é um predio particular.

ESTABELECIMENTOS DE CARIDADE—*Hospital de S. José*, na celebre casa dos jesuitas, chamada de Sancto Antão. Tem 1:280 camas, e recebe annualmente, termo medio, dezeseis a dezoito mil doentes, com os quaes se despendem, approximadamente, 150 contos de réis por anno.

Real casa pia de Belem, onde são sustentados mil alumnos de ambos os sexos, e tem escholas para surdos-mudos.

Sancta casa da misericordia, fundada por D. Manuel; tem hospicio para engeitados, dos quaes recebe annualmente mais de dois mil. Gasta com este hospicio e com outras obras pias, approximadamente, duzentos contos de réis por anno.

Hospital dos doidos, em Rilhafolles: chega a ter setecentos alienados.

Hospital de S. Lazaro, que chega a ter cento e tantos doentes, cuja molestia indica o sancto do seu nome.

Hospital da Estrellinha, para militares.

Hospital da marinha, para marinheiros e militares, fundado em 1797.

Asylo de Sancto Antonio dos capuchos, que sustenta e veste mil asylados.

Asylo da Ajuda, para crianças.

Asylo de Sancta Catharina.

E muitos outros de menor importancia.

ESTABELECIMENTOS DE INSTRUCÇÃO PUBLICA — *Academia de bellas artes,* que tem quadros de muito merecimento, e aonde se ensina pintura, desenho, paizagem, architectura, esculptura e gravura. Faz exposições de tres em tres annos, e a ultima foi no de 1864.

Bibliotheca publica, fundada por D. Maria I: tem perto de 150:000 volumes catalogados; 300:000 em deposito; e mais de 10:000 manuscriptos. Tem obras da maior raridade, e um gabinete de numismatica com 24:000 moedas e medalhas.

Bibliotheca (publica) da academia real das sciencias, com 50:000 volumes.

Bibliotheca da Ajuda, pertencente á casa real, e que é riquissima.

Eschola polythechnica, que ficará uma das primeiras no seu genero, quando for concluida a sua edificação.

Lyceu, que, além do curso completo de humanidades, tem o ensino de francez, inglez, allemão, latim, grego, hebraico e arabe.

Eschola do exercito, á Bemposta, fundada em 1790.

Instituto industrial.

Instituto agricola, aonde se ensina quanto diz respeito á agricultura.

Curso superior de letras, fundado por D. Pedro V.

Aula de paleographia, na Torre do Tombo, aonde ha documentos anteriores á monarchia (Vide Guimarães).

Aula de numismatica, na bibliotheca publica.

Museu de historia natural.

Eschola naval.

Conservatorio real, aonde se ensina musica, dansa, canto e declamação.

Eschola normal, aonde se preparam estudantes para o magisterio.

Aula de commercio, com duas cadeiras.

Além de todos estes estabelecimentos de instrucção publica ha muitos collegios particulares, organizados o mais regularmente possivel, para satisfazer ao fim a que são destinados.

ESTABELECIMENTOS INDUSTRIAES — *Imprensa nacional,* fundada em 1768 pelo grande marquez de Pombal, e que hoje é considerada como uma das primeiras da Europa.

Depois de escriptas estas linhas tivemos occasião de acceitar a delicada fineza que o sr. director d'este estabelecimento practicou comnosco, facultando-nos um minucioso exame a todas as suas officinas.

O sr. José Mauricio Veloso, que esteve muito tempo em Paris a estudar as perfeições da arte, e que depois d'isso visitou parte dos melhores estabelecimentos d'este genero na Europa, foi quem teve a bondade de nos guiar a toda a parte, facilitando-nos com a melhor vontade todos os esclarecimentos que lhe pedimos.

Conheciamos parte do estabelecimento, mas ficámos surprehendidos quando vimos o todo.

Houve porém duas cousas distinctas, que augmentaram a nossa surpreza.

A primeira foi uma machina que imprime por hora, e a duas cores ao mesmo tempo, 500 folhas de 83 centimetros de comprido por 58 de largo, e isto com tal perfeição, que ninguem dirá ser impressão a vapor: o seu mechanismo é o mais ingenhoso possivel, e o preço de dez mil francos que custou, prova que o fabricante *Dutarte*, de Paris, teve mais amor pela arte, do que pelo dinheiro.

A segunda foi a cordura que notámos 'nuns empregados, delicadeza e attenção 'noutros, e applicação ao cumprimento das suas obrigações em todos. Esta surpreza foi muito mais sensivel, porque estavamos de opinião antecipada com a classe typographica de Lisboa, pelo que tinhamos presenceado em outros estabelecimentos d'esta ordem.

Recommendamos portanto a todos os viajantes não deixem de visitar um estabelecimento que por todos os motivos dá honra e credito ao paiz que o possue.

Arsenal do exercito, aonde está a celebre peça de Diu, e que occupa ordinariamente 500 a 600 empregados.

Arsenal da marinha, com um bom dique e uma sala chamada do *risco*, que é a maior de Lisboa, e tal é a sua capacidade, que 'nella se costumam fazer as exposições industriaes.

Fabrica do tabaco, em Xabregas, que occupa perto de 1:500 operarios.

Fabrica de tecidos de algodão, em Alcantara, que emprega mais de 1:000 pessoas, e é á prova de fogo.

Fabrica de pannos, do Campo grande.

Fabrica de tecidos, do Campo pequeno.

Fabrica de fundição, de Collares, á Boa Vista.

E outras muitas de differentes generos, mas de menor importancia.

EDIFICIOS PUBLICOS — *Terreiro do trigo*, construcção do tempo de D. José I.

Alfandega grande de Lisboa, uma das maiores que se conhecem, da mesma epocha.

Casa da moeda, aonde se guardam preciosissimos objectos, e entre elles a custodia de Belem.

Camaras dos pares e dos deputados.

Secretarias de estado.

O matadouro, o lazareto, a estação do caminho de ferro, o arco do triumpho na praça do commercio, e o novo quartel para o regimento de artilheria, são obras, acabadas de construir umas, e em construcção outras, dignas da attenção dos viajantes, porque rivalizam com as primeiras da Europa nos seus generos.

THEATROS—*S. Carlos*, para opera, aberto pela primeira vez em 1793, e para o qual são escripturados os cantores de primeira ordem.

Os seus preços são os seguintes:

Frizas, 6$000; 1.ª ordem, 5$500; 2.ª ordem, 4$000; 3.ª ordem, 2$500; torrinhas, 1$600; cadeiras, 1$200; plateia geral, 720 réis.

'Neste theatro procura o espectador o logar que melhor lhe convem: deve porém reparar se esse logar tem uma chapa de metal amarello com a palavra —reservado—, e se se der esse caso, tem de procurar outro, porque póde ser mandado sahir d'alli pelo individuo para quem é reservado.

Findo o primeiro acto (porque antes d'isso não póde ser) se o espectador quer sahir, e voltar para o mesmo sitio, deve deixar amarrado um lenço no logar que occupou.

Com este signal ninguem se assenta alli, e se alguem o fizer póde ser mandado pôr fóra; sem elle, qualquer póde tomar o logar para si.

D. Maria II, normal, portuguez; está edificado no local aonde era o palacio da inquisição, e foi concluido em 1847.

Os preços são:

Frisas, 2$000; 1.ª ordem, 2$000 e 2$500; 2.ª ordem, 1$500 e 1$800; 3.ª ordem, 1$200; cadeiras, 500; superior, 400; geral, 250 réis.

Os bilhetes para este theatro têm indicado o numero do local em que o expectador deve sentar-se; porisso deve-se procurar esse mesmo local, e não outro, para prevenir o desgosto de ser mandado sahir d'alli se apparecer alguem com bilhete, cujo numero seja o da cadeira que se occupa indevidamente.

Os empregados que recebem os bilhetes ao entrar na

plateia, indicam o ponto a que se deve ir procurar o numero.

Nos entre-actos, se o espectador quer sahir, não precisa marcar o logar, porque tem o numero d'elle.

Gymnasio; foi o theatro favorito de Lisboa, mas hoje está em decadencia, porque lhe têm *raptado* a maior parte dos seus principaes actores.

O grande Taborda não consentiu que o *raptassem*, mas *raptou-se* a si mesmo, porque se tornou independente do theatro, e representa alli por sua livre e espontanea vontade; a conservação d'elle, apesar da independencia em que está, é que salva o theatro da sua completa ruina.

Os preços são os seguintes:

Frisas, 1$500 e 2$000; 1.ª ordem, 2$000 e 2$500; 2.ª ordem, 1$500 e 2$000; 3.ª ordem, 1$000 e 1$200; cadeiras, 500; plateia superior, 320 réis.

Os logares escolhem-se e conservam-se nos entre-actos, como os de S. Carlos, mas não ha *reservados*.

Variedades; no gosto do Gymnasio, com quanto muito mais inferior: presentemente não tem companhia.

Condes; é o decano dos theatros de Lisboa, e que por todas as fórmas mostra a sua vetustidade.

Representam-se alli *magicas* e comedias, que muito agradam aos seus numerosos frequentadores.

Os preços dos camarotes são tão variados e *salpicados*, que nos limitamos a apontar uma escala ascendente de 720 até 2$400 réis.

Plateia 160, 240 e 360 réis.

Escolha e conservação dos logares, como no Gymnasio.

Circo Price; para exercicios equestres, mas quando não ha companhia, representam-se 'nelle variados expectaculos.

Camarotes, 3$000; cadeiras, 500; geral, 200 réis.

As cadeiras são numeradas, como no theatro de D. Maria.

Café concerto, novo systema de espectaculos que não prosperou: está agora alli estabelecido o *Cassino,* ou concertos diarios, que indicam não ter melhor sorte.

Preços, 300 réis.

Em todos estes theatros ha mais ou menos noites de beneficios, em que uma alluvião de especuladores compram e vendem, á porta, bilhetes de camarotes e plateia, por preço muito inferior ao da casa: algumas vezes porém é o contrario.

Não costuma haver falsificação nos bilhetes assim vendidos, e muita gente especula com elles para ir ao theatro *modicamente*.

Praça de Sancl'Anna, para corrida de touros no verão.

Preços — camarotes: 1.ª ordem, grandes, 5$000; pequenos, 3$000; 2.ª ordem, grandes, 3$600; pequenos, 2$500; cadeiras, 700; sombra, 500; sol, 240 réis.

ASSOCIAÇÕES RECREATIVAS — Os principaes d'estes estabelecimentos em Lisboa são seis:

Gremio litterario; Club lisbonense; Assembleia portugueza; Academia dos professores de musica; Recreação philarmonica; e *Sociedade luzitana.*

Em qualquer d'estas associações será o viajante bem recebido, logo que um dos socios o apresente com certas formalidades.

A primeira é o ponto de reunião nocturna das principaes pessoas da capital, e aonde todos os *politicos* vão saber novidades. Tem boa bibliotheca e grande numero de jornaes do paiz e extrangeiros.

Na segunda costuma haver magnificos bailes, a que concorre a melhor sociedade.

Nas outras ha diversos divertimentos, mas o principal são concertos musicaes.

PALACIOS REAES — *Ajuda*, aonde residem suas magestades, o senhor D. Luiz e sua esposa a senhora D. Maria Pia.

Foi principiado por D. João VI, e ultimamente tem el-rei mandado fazer alli consideraveis melhoramentos e deseja fazel-o concluir: se isso se verificar, será um dos mais vastos da Europa; tem quadros de Taborda, Cyrillo, Monteiro, Foschini, Sequeira, Ribeiro, Maximo, Rato, Princeza D. Maria Benedicta e Pereira. No ultimo orçamento vêm propostos 100 contos para continuação d'aquellas obras.

Necessidades: reside nelle el-rei o senhor D. Fernando e o senhor infante D. Augusto.

O gabinete de historia natural, a bibliotheca e os jardins são excellentes: tem quadros de Krumhobz, Fonseca, Sequeira, Rezende e outros.

Devem, porém, ser innumeraveis as riquezas de diversos generos alli existentes, visto ser habitado por um rei tão amante e tão protector das artes.

Bemposta, aonde falleceu D. João VI, mandado construir por D. Catharina, rainha de Inglaterra.

Palacio e quinta de Belem, principiado a edificar por D. João V.

Cachias, de pouca importancia.

Queluz, aonde nasceu, e depois falleceu, o senhor D. Pedro IV.

Os bilhetes para ser permittido aos viajantes visitar os palacios e quintas regias, pedem-se na vedoria da casa real.

Não são porém permittidas taes visitas nos locaes em que suas magestades residem.

PALACIOS DE NOBREZA E HABITAÇÕES DE PARTICULARES, DIGNOS DE MENÇÃO POR SUA ANTIGUIDADE, SOLIDEZ, ELEGANCIA, OU RIQUEZA—*Duques:* de Palmella, Calhariz, Rato, Lumiar, Cintra e Calhariz do Sul: de Loulé, pateo do Thorel, ao campo de S. Anna; de Cadaval, quinta de Pedrouços, Cintra e Porto de Muje, aonde reside parte do anno; de Lafões, aos Grillos; Duqueza da Terceira, a S. João da Praça.

Marquezes: de Pombal, Janellas Verdes (*a*), rua Formosa, Oeiras e Cintra; de Castello Melhor, ao Passeio público; da Ribeira, á Junqueira; de Niza, Xabregas; de Abrantes, calçada do mesmo titulo; de Vianna, largo do Rato e Cintra; de Borba, a Sancta Martha; do Louriçal, largo de S. Sebastião da Pedreira (*b*); das Minas, Janellas Verdes; de Vagos, Costa dô Castello; do Ficalho, rua do Carvalho; de Fronteira, Bemfica; do Lavradio, campo de Sancta Anna; de Ponte do Lima, largo da Rosa a S. Lourenço; de Vallada, ao Calhariz.

Condes: d'Anadia, a S. João dos Bem-casados; das Alcaçovas, na rua da Cruz; de Penafiel, na rua Nova de S. Mamede, aos Caldas, e quinta da Mata em Loures; das Galveas, ao Campo pequeno, e na Cova da Moura; do Sobral, ao Calhariz e na Luz; de Paraty, a Sancta Izabel; de Lumiares, ao Passeio público; dos Arcos, largo de S. Salvador; de Veiros, ao Paraizo; da Lapa, á Bemposta; da Figueira, á calçada da Graça; d'Almada, no largo de S. Domingos (*c*); de Rio Maior, rua de S. José; de Villa Real, á Boa Morte; de Redondo, a Sancta Martha e na quinta do Bom Jardim em Bellas; do Sabugal, a S. Francisco de Paula (rocha do Conde d'Obidos); da Ponte, Boa Morte e Sancto Amaro; de Pombeiro, travessa do Conde de Pombeiro e quinta em Bellas; de Camaride, na quinta das Picoas; de Sampaio, a S. Vicente de Fóra; de Mesquitella, Ar-

(*a*) Neste palacio reside sua magestade a imperatriz.

(*b*) Este edificio é hoje propriedade do sr. José Maria Eugenio de Almeida, que o está fazendo reedificar por fórma tal, que deverá ser o primeiro da capital.

(*c*) Este palacio é uma das mais gloriosas recordações historicas, porque foi alli que se prepararam os elementos para reconquistar a nossa independencia, em 1640.

roios e Poço Novo; de Murça, Janellas Verdes; do Farrobo, rua do Alecrim, Larangeiras, e Farrobo em Villa Franca; do Bomfim, calçada d'Ajuda; de Linhares, Arroios; d'Alvito, largo do Conde Barão, e Alvito; de Penamacor (*a*), Calvario e Penha Verde em Cintra; d'Azambuja, Palhavã; de Rilvas, largo das Côrtes, ás Necessidades; da Foz, a Sancta Apolonia; de Sarmento, na rua do Quelhas.

Viscondes: da Bahia, a S. Sebastião da Pedreira; de Campanhã, largo do Calvario; de Condeixa, á Horta Secca; da Junqueira, á Junqueira.

Barões: da Regaleira, largo de S. Domingos e Cintra; de Alcochete, rua Formosa; Baroneza de Folgosa, Junqueira.

Patriarcha, á Junqueira (*b*), residencia a S. Vicente de Fóra.

Particulares: José Izidoro Guedes, campo de Sant'Anna; Sousa Lobo, campo de Sant'Anna; Palhas, Sant'Apolonia; Luiz Carneiro, rua de S. José; Luiz de Oliveira Calheiros, largo d'Arroios; Gaspar Vianna, ás Chagas; Ferreiras Pintos, a Sancto Amaro; Collares, a Sancta Catharina; Bartholomeu dos Martyres, a S. Roque.

Palacios: do *Sarmento,* a Buenos-Ayres; do *Godinho,* a Sancta Clara; do *Pateo do Geraldes,* ás Amoreiras; e do *Galvão,* na rua dos Mouros.

QUARTEIS—*Artilheria:* n.º 1, Belem; n.º 4, Quatro Caminhos.

Caçadores: n.º 5, Castello; n.º 2, Valle de Pereiro.

Infanteria: n.º 1, Belem; n.º 2, S. João de Deus; n.º 7, Cova da Moura; n.º 10, Graça; n.º 16, Campo d'Ourique.

Lanceiros: n.º 2, Belem.

Sapadores: Paulistas.

Marinheiros: Praça d'Armas, a Alcantara.

Municipal de cavallaria e infanteria: Carmo e em diversos quarteis pelos bairros da cidade.

PASSEIOS E JARDINS — Tem Lisboa seis passeios e jardins publicos, e são:

Passeio público: frequentado pela melhor sociedade da capital, e aonde todas as tardes dos dias sanctificados tocam bandas de muzica marcial.

(*a*) Este fidalgo possue uma redoma, em fórma de pyramide, na qual estão depositadas as barbas que D. João de Castro (o celebre governador da India) mandou empenhar para a edificação de Diu.

(*b*) Conhecido por palacio do *Monte Christo,* pois que foi mandado construir pelo abastado capitalista, sr. Manuel Pinto da Fonseca.

De verão costuma ser illuminado a gaz, e ha muzica todas as noites; paga, porém, uma pequena quantia, quem o quizer frequentar de noite.

Este passeio tem sufficiente número de bancos, espalhados por toda a parte, para quem se quizer assentar gratuitamente; mas, além d'isso, ha centenares de cadeiras, que se alugam nos dias sanctificados e nas noites de verão, e o producto d'estes alugueres reverte em beneficio de dois asylos.

Tambem ha dentro d'elle um café, ou loja de bebidas, mas é *pessimamente* servido e *escandalosamente* caro.

De inverno costuma a sociedade elegante ir á missa do Loreto, que é á uma hora da tarde, e finda ella vae para o passeio, aonde se conserva até ás quatro horas.

De verão principia a concorrencia das cinco para as seis horas da tarde.

Passeio da Estrella: o mais elegante da capital, mas apesar d'isso é muito menos frequentado do que o antecedente, provavelmente pela posição elevada da cidade, em que está.

Tem uma montanha e uma gruta artificiaes, taboleiros de verdura e de flores, ruas de arvoredo, lagos e assentos, estufa, e um pavilhão chinez, aonde nos dias sanctificados tambem ha muzica marcial.

S. Pedro d'Alcantara: pequeno, mas muito mais elegante do que o primeiro; tem uma bonita cascata, um repucho, bustos, e avista-se d'alli um panorama magnifico.

Era o *jardim suicida* da capital; mas acaba de lhe ser collocada uma grade, que por certo acabará com tal mania... alli.

Jardim da Alfandega: notavel pela abundancia de flores que tem no seu pequeno espaço, e pela optima vista do Tejo, em cuja margem está.

Passeio da Junqueira: entre Alcantara e Belem, tem um copado arvoredo, e está orlado de palacios e casas elegantes. 'Numa das suas extremidades está o edificio da Cordoaria.

Jardim da Praça das Flores: pequeno, e com um acanhado lago.

Jardim Botanico: contiguo ao palacio velho da Ajuda, e fundado por D. Maria I, para instrucção dos principes. Ao entrar pelo lado do Sul, tem duas estatuas attribuidas aos Phenicios, e desenterradas em 1785 proximo a Portalegre.

Tem bellos repuchos e bacias de agua; duas magnificas estufas, e outras obras de marmores, dignas de serem vistas.

BAZARES—Aos amadores de objectos raros e antigos recommendamos que visitem os bazares dos srs. Antonio Rafael,

rua Augusta, proximo ao Rocio, 253; João Antonio dos Passos, rua do Principe, proximo ao passeio público, 115—117; e J. Luiz do Valle & Irmão, rua Oriental do passeio público, 158.

O primeiro, com especialidade, é uma agglomeração de objectos raros de muito merecimento e valor, tanto real como estimativo.

Ao último não podêmos deixar de aconselhar que empregue mais algum gosto e aceio, para fazer realçar os objectos que tem 'naquelle estabelecimento.

Para começo da execução do conselho, deverá reformar os *adresses*, porque os que presentemente distribue são inconvenientes.

AQUEDUCTO DAS AGUAS LIVRES, E OUTRAS COUSAS DIGNAS DE OBSERVAÇÃO — Além de quanto deixamos relatado, muitos outros palacios e edificios publicos, estabelecimentos e fábricas de todo o genero, e innumeraveis raridades de diversas especies ha em Lisboa: mas d'estas, a mais surprehendente, porque no seu genero é a mais magnifica da Europa antiga e moderna, segundo affirmam muitos auctores, é o aqueducto das aguas livres, obra do architecto Manuel Maia, que gastou na sua construcção o tempo que medeia desde 1729 até 1748.

Tem 15 kilometros de extensão, e 127 arcos: o principal d'estes é o mais alto que se conhece no mundo, e tem 33 metros de largura entre as duas pilastras da sua base, e 80 de altura até ao parapeito.

Lamentamos o vermo-nos obrigados a reduzir o que escrevemos ácêrca de Lisboa, em consequencia dos limites da nossa obra, que toda ella não chegaria, se quizessemos dizer o que deviamos ácêrca d'esta notavel cidade, e por isso passaremos a mencionar mais algumas das principaes cousas, que devem ser observadas pelo viajante, e são:

Castello de S. Jorge: aonde está a porta que facilitou a tomada de Lisboa aos Mouros, por estes a não poderem fechar, embaraçados com o corpo de Mem Moniz, que ficou 'nella atravessado.

Torre de Bdem: lindissima construcção, ordenada por el-rei D. Manuel.

Cemiterio dos Prazeres: entre cujos riquissimos e variados mausoleos que tem, se torna notavel o do duque de Palmella.

Cemiterio do Alto de S. João.

Cemiterio dos Inglezes: á Estrella, onde está sepultado o celebre romancista inglez *Fidding*.

Quatro coisas ha em Lisboa, que o viajante não deve deixar de ver, e são:

O arsenal do exercito, proximo á estação de Sant'Apolonia, aonde estão colleccionadas as armas da guerra da Peninsula, as do cêrco do Porto, e muitas outras cousas dignas de serem vistas.

Os restos do convento do Carmo, fundado pelo heroe de Aljubarrota, D. Nuno Alvares Pereira.

As carroagens da casa real, em Sancto Amaro, algumas das quaes são notaveis pela sua riqueza, e outras pela sua antiguidade.

Finalmente, a Cordoaria, á Junqueira, fundada pela rainha D. Maria I.

Em Lisboa ha sete prisões, e são:

Limoeiro, Aljube, Castello de S. Jorge, Galé, Cova da Moura, Torre de Belem e S. Julião da Barra.

Lisboa e suas proximidades tem seis mercados, e são:

Praça da Figueira, Ribeira Nova, Ribeira Velha, Praça do peixe ao Terreiro do trigo, outra em Belem, e o Ver-o-peso.

Tem grande número de fontes, que fornecem a agua necessaria e em cujo mister andam empregados, só gallegos, mais de 3:000.

Ao que deixamos mencionado, addicionem-se: 25 companhias e agencias de 1.ª ordem; 17 companhias de seguros; 11 corretores; 18 tabelliães; 40 despachantes da alfandega grande; 12 agentes de enterros; 15 photographos; 55 fábricas e laboratorios; mais de 100 hospedarias com licença, e 250 sem ella; 14 casas de pasto; 20 cafés, e milhares d'outras cousas, que sería interminavel descrever, e calcular-se-ha bem a importancia que tem Lisboa.

(Vide suburbios de Lisboa).

A importancia, porém, d'esta cidade deve augmentar consideravelmente, logo que estejamos completamente ligados com a Europa por meio dos caminhos de ferro, porque então tornar-se-ha ella a *chave da America*.

Passemos agora a tractar de outros objectos, cujo conhecimento se torna necessario ao viajante, principiando pelas

HOSPEDARIAS E ESTABELECIMENTOS COMMERCIAES—O viajante, que pela primeira vez entra em Lisboa, costuma ser assaltado por uma nuvem de individuos que se intitulam *corretores de hospedarias*, e martyrizam os que não sabem desembaraçar-se d'elles.

O mais conveniente, quando elles offerecem hospedaria, ou

bilhete para ella, é responder-lhes de prompto—que já tem, porque o que assim não fizer, difficultosamente se livra d'elles, sem levar muito encontrão, e sem ficar com os ouvidos *azoinados*.

O viajante, que fôr para uma d'estas hospedarias, póde contar sempre com ser tractado inferiormente ao que devêra ser, em proporção com o que pagar, porque os corretores recebem dos donos d'essas hospedarias 20 por cento da quantia que o hospede pagar por espaço de 5 dias, o que faz com que o hospede que pagar 600 réis, apenas póde ser tractado como pagando 480 réis.

Para prevenir este inconveniente, deve o viajante dirigir-se a qualquer das hospedarias que no fim da presente obra indicamos, conforme o preço que quizer pagar, aonde, para ser mais bem tractado, basta a circumstancia d'os donos não terem de soffrer a reducção dos taes vinte por cento.

Ha uma outra razão, pela qual os viajantes devem fugir dos *corretores de hospedarias*.

Logo que elles apanham alguma víctima que lhes cáe nas *garras*, já não a largam, a pretexto de serem seus *ciceronis*, e por tal fórma se insinuam, que pouco e pouco se tornam *Mentores*, e em resultado, querendo o viajante comprar qualquer cousa, conduzem-n'o aos estabelecimentos com que elles estão combinados, e depois vão buscar 20 por cento do producto total dos objectos vendidos.

As principaes victimas d'estas espoliações, são os brazileiros, que, costumados a pagar tudo muito caro no Brazil, facilmente são illudidos quando chegam a Lisboa.

Não ha muito que nós vimos um d'estes corretores receber quatro libras d'um ourives, a quem um viajante havia comprado um objecto por vinte!...

Devem portanto os viajantes ser cautelosos nas compras que fizerem, preferindo ir sós em logar de acompanhados, e, depois de percorrer diversos estabelecimentos, confrontar os preços e qualidades d'uns com os dos outros, e optar pelo que mais lhes convier.

Outra prevenção faremos aos viajantes, e é que não mandem fazer serviço algum, sem ajustar primeiro, porque de contrario terão de o pagar dez vezes mais, e se fizerem alguma observação, respondem-lhes: *do meu trabalho, só eu sou louvado*.

Hoteis e hospedarias desde 500 até 4$500 réis

HOTEIS — *Açoriano*, Corpo Sancto, 23, 2.º

Alliança, travessa do Secretario da Guerra.
Bella Aurora, travessa d'Assumpção, 53.
Braganza, Ferregial de cima.
Central, caes do Sodré, 25.
Columna d'ouro, travessa d'Assumpção, 103.
Duas Irmãs, rua do Arsenal, 146.
Durand, largo do Quintella, 71.
English Hotel, travessa do Corpo Sancto, 8.
Estrella, rua da Prata, 199.
Estrella do Norte, S. Paulo, 3.
Europa, rua nova do Carmo, 16.
Gratidão, rua do Ouro, 25.
Herminio, travessa dos Romulares, 23.
Italiano, travessa do Corpo Sancto, 8.
Irmãos Unidos, Rocio, 113.
Luzitania, Arsenal, 54, 2.º
Luzo-Brazileiro, travessa dos Romulares, 11.
Pedro Alexandrino, caes do Sodré, 4.
Peninsular, rua do Almada, 11, 2.º
Portugal, Corpo Sancto, 23, 1.º
Reino, rua Augusta, 75.
Setubalense, Bacalhoeiros, 32.
Streets, rua do Alecrim.
Tres nações, travessa da Victoria, 94.
Universal, Chiado, 1.
Victoria, rua da Prata, 156.

HOSPEDARIAS—*Alemtejana*, Confeiteiros, 99, 1.º
Firmeza, Rocio, 30.
Flores, travessa de Sancta Justa, 95.
Nacional, (muito frequentada pelos proprietarios do Alemtejo) Capellistas, 129, 2.º
Oriental, caes de Santarem, 46.
Pomba de Ouro, rua nova do Carmo, 102.
Portuense, Arsenal, 54, 1.º
Varandas, caes de Santarem, 19.

RESTAURANTES E CASAS DE PASTO — Na praça de Camões, na rua dos Retrozeiros, na dos Capellistas, na arcada do Terreiro do Paço á esquina da rua da Prata, e a *Taberna Ingleza* na travessa do Corpo Sancto, são as principaes: esta última é cara, mas notavel pelo seu aceio e serviço á ingleza.

Accrescem:
Chuva, rua da Prata.

Gallo, rua dos Algibebes.
Irmãos Unidos, rua das Gallinheiras.
Magini, rua do Amparo.
Padeira, praça d'Alegria.
Pastelleiro, rua da Prata.
Penim, rua do Jardim do Regedor.

'Nestas e 'noutras muitas, de egual natureza, comem economicamente muitos individuos, que fóra d'alli representam como *Lords;* e por isso o viajante economico ou pouco favorecido da fortuna, póde fazer o mesmo que elles, e é, alugar um quarto, dos muitos que ha desde 2$400 até 6$000 réis por mez, e comer em qualquer das mencionadas casas de pasto, escolhendo a que tiver *entrada para os envergonhados*, que costuma ser pela porta de serventia geral para o predio.

Escusam de se envergonhar, porque hão de encontrar lá muita gente de *colleirinhos primorosamente engommados*.

CAFÉS—Exceptuando o *Aurea* na rua do Ouro, e *Hespanhol* no Arco do Bandeira, para depois de jantar, e o *Martinho* e *Suisso*, no largo de Camões, para *palestra* á noite, os demais são pouco dignos de menção.

O *Marrare*, ao Chiado, é onde se reunem os *Janotas pur sang*.

FAMILIAS DA PROVINCIA EM LISBOA—Aconselharemos aos individuos, que quizerem passar algum tempo na capital com as suas familias, que não vão para hoteis ou hospedarias.

Em nossa humilde opinião, um chefe de familia só em última necessidade deve ir com ella para um hotel, e este caso não se dá em Lisboa, aonde se alugam centenares de casas mobiladas, e cujos preços regulam de 3 até 20 libras por mez.

Economia, socêgo, e as inapreciaveis commodidades da casa propria, terão os que assim fizerem, e poupar-se-hão a muitos desgostos.

ESTABELECIMENTOS DE BANHOS—Na rua de S. Domingos n.º 22, banhos simples e compostos, desde 400 até 900 réis.

No hospital de Rilhafolles, tambem simples e compostos, desde 160 até 450 réis.

E na rua dos Douradores n.º 92, de diversas qualidades, desde 160 até 400 réis.

Este estabelecimento é pouco recommendavel; o segundo está mal collocado; e por isso o primeiro é que costuma ter a preferencia.

Além d'estes, ha os do arsenal da marinha, e os de D. Clara, ao Terreiro do trigo; são mineraes, e muito frequentados por nacionaes e estrangeiros.

APITO — O viajante que, chegando a Lisboa comprar um apito, e o trouxer sempre comsigo, póde-se reputar em completa segurança.

A razão é muito simples.

Se por acaso é aggredido e toca o seu apito, ouve logo tocar outros em diversas direcções. A policia corre ao ponto aonde tocaram, para cumprir com o seu dever, e o povo corre tambem para o mesmo sitio, a fim de *saber o que foi.*

Como são muitos os que correm, convergindo a um centro, fórma-se uma rede, de que o aggressor difficultosamente escapa.

Prevenimos por isso algum *travêsso*, que se lembre de tocar *por brincadeira*, para não cahir em tal, porque tem toda a probabilidade de ir dormir ao quartel da municipal.

LEILÕES — São estabelecimentos, contra os quaes tambem prevenimos o viajante em Lisboa.

Ordinariamente costumam funccionar das sete para as oito horas da noite.

Passa-se por uma loja, vê-se muita gente e um *energumeno* berrando e gesticulando — oito tostões, oitocentos e cincoenta, nove, nove, nove; vá, ha quem dê mais? nove e vinte, e trinta, etc., etc.

A curiosidade quer saber o que aquillo significa, e faz entrar o individuo: vê um objecto, que lhe parece barato, e cobre o lanço; mas ainda bem não está coberto, já tem outro superior, sem saber de quem; cobre, e vê-se logo supplantado, porque outro o cobriu tambem: o amor proprio aguilhoa-o, e ahi principia um combate, sem saber com quem; e 'num momento o que estava em dez, chega a cem!!!

Se a prudencia o auxilia, e suspende a tempo em que o lanço d'elle está coberto, vê continuar por muito tempo o mesmo lanço sem haver quem cubra, e o pregoeiro com o olho 'nelle para ver se cae em dar outro lanço; se cae, entrega-lhe o objecto immediatamente.

Se não *cae*, ouve dizer ao pregoeiro: parabens, sr. F... Alegra-se o individuo com isso, porque deseja conhecer quem o guerreou, mas por mais que olhe não vê ninguem pegar no objecto, porque o pregoeiro diz: assente ao sr. F..., que manda buscar ámanhã.

No dia seguinte, se lá voltar, vê ainda o objecto no mesmo sitio, e se esperar, torna-o a ver em *praça*...

Se, porém, arrematou e lhe deram os *parabens*, leva para casa um objecto, que 'noutra qualquer parte podia comprar pela terça parte.

. . . . . .

Alguns ha, porém, que não estão no caso indicado; mas o viajante deve procurar conhecel-os, antes de se *tentar*.

A maior parte dos *leilões de mobilia d'uma familia que se retira*, são tambem armadilhas, contra as *quaes* deve estar prevenido o viajante.

Vêem-se todos os dias annunciados diversos leilões d'esta ordem, ordinariamente para os domingos.

A lembrança de que se póde comprar alguma coisa por preço razoavel, visto que o dono da casa quer liquidar, faz dirigir para lá os passos.

Entra-se e vêem-se sete mobilias em logar d'uma, porque na vespera tem para lá sido conduzidos um numero de móveis seis vezes eguaes ao que havia na casa.

Aberta a praça principia a mesma contradança como a dos outros leilões, e quem comprar alguma cousa tem lôgro certo.

Regra geral: Ninguem que se retire faz leilão da sua mobilia: chama um adelo, vende-lh'a em globo, e este toma conta da chave da casa, e faz o leilão por sua conta, mandando addicionar aos móveis, que lá estavam, os que tem em sua casa, com o que fazem magnifico negocio, porque ha muito quem se deixe engodar.

PREGO—(Emprestimo sôbre penhores) Ha centenares d'estas *cavernas de caco*, aonde são *esfolados vivos* os desgraçados, que lá vão parar.

Nada mais facil do que um viajante, por qualquer incidente, ver-se de repente sem dinheiro por alguns dias, e ter objectos de valor que sirvam de garantia a quem lh'o empreștar.

Aquelle a quem isso succeder aconselhamos que fuja dos *pregos*, e que vá ao monte-pio geral, na rua do Ouro n.º 6, aonde com a maior promptidão se empresta qualquer quantia e por qualquer tempo excedente a um mez, na razão de sete por cento ao anno.

FAZ-TUDO — Tractaremos d'um objecto, que, com quanto simplicissimo na apparencia, parece-nos de bastante importancia para muitos viajantes.

Succede muitas vezes querer-se mandar concertar um objecto de uso, que soffreu desarranjo, como, por exemplo, um oculo de theatro, uma caixa de rapé, um estôjo de barba, um alfinete de peito, e muitas outras cousas de egual importancia, e tornar-se isso um verdadeiro embaraço por não se encontrar quem o faça.

Fallamos por experiencia propria, porque já nos vimos a braços com tal difficuldade.

Está, porém, o viajante livre de tal perigo, dirigindo-se ao sr. Francisco Correia da Costa, morador na travessa da Assumpção, n.º 90, que, pela sua pericia na execução d'estas pequenas coisas, é mais conhecido pelo *Faz-tudo*, do que pelo seu proprio nome.

Devem porém prevenir os meios da prompta execução, em consequencia das muitas cousas que elle sempre tem para fazer.

No impedimento d'aquelle, ha um outro *Faz-tudo*, e é o sr. João Antonio Sanroro, na rua da Prata, n.º 90.

COMPOSTURA DE CHAPEOS — Chega o viajante muitas vezes a Lisboa com um chapeo de magnifica qualidade, mas que ou está muito sujo, ou fóra da moda, e por isso resolve-se a dal-o ao creado da hospedaria; ou vae a um chapeleiro comprar um novo, e deixa o velho, porque suppõe que não merece a pena dar um pataco ao gallego que o fôr buscar.

Aquelles que tal quizerem fazer, aconselhamos que vão primeiramente á calçada do Combro (Paulistas) n.º 97 e 99, fallar com o sr. José Antonio Frazão, o qual por seis ou sete tostões põe muitas vezes esses chapeos eguaes áquelles por que se vão dar seis ou sete pintos.

LATRINAS—Para commodidade do publico, ha em Lisboa dezoito latrinas publicas, e são: em Alcantara, Belem, campo de Sanct'Anna, Estrella, Guia, Fundição, Obras de Sancta Engracia, praia de Sanctos, rua da Procissão, rua do Principe, Rato, rua do Regedor, Ribeira Nova, Ribeira Velha, Sancta Apolonia, S. Carlos, S. Paulo e Ver-o-pezo.

Cada uma d'estas latrinas têm commodidades separadas para meia duzia de pessoas, e um guarda para cuidar da sua limpeza.

Quem quer servir-se d'ellas pede uma chave, que depois torna a entregar.

O serviço dos guardas é gratuito; comtudo quasi sempre são remunerados.

O mais attencioso d'elles, é o de S. Carlos; o menos, o da rua do Principe.

MEIOS DE LOCOMOÇÃO EM LISBOA — O numero de vehiculos, que em Lisboa ha para serviço publico, entre omnibus, trens de praça, coupés, char-à-bancs, carruagens, etc., etc., é muito superior a mil.

Daremos alguns esclarecimentos ácêrca d'este serviço, principiando pelos

OMNIBUS — É este o serviço de locomoção, mais basto, regular e economico da capital, pelas variadas carreiras que tem, a preços fixos, cujo ponto de partida é o largo do Pelourinho.

As carreiras e preços são como se seguem:

Belem (120 réis).

Bemfica (160 réis).

Campo pequeno (Vide Loures e Lumiar).

Carnide (200 réis).

Cascaes, com escala por:
Belem (120), Pedrouços (160), Dáfundo (220), Oeiras (320), Carcavellos (400), Parede (480), Esturil (640), Cascaes (720). Esta carreira é certa só de verão: no inverno continúa sómente até Oeiras.

Cintra, com escala por:
Bemfica (160), Porcalhota (260), Ponte Pedrinha (400), Papel (500), Rio de Mouro (680), Cintra (960).

Loures, com escala por:
Campo pequeno (120), Lumiar (160), Telheiro do Cardoso (220), Povoa (280), ponte de Friellas (340), Loures (400).

Lumiar (160), e Campo pequeno (120).

Mafra, com escala por:
Bemfica (160), Porcalhota (260), Bellas (400), Sabugo (560), Pero Pinheiro (680), Chelleiros (840), Mafra (1$000).

Oeiras (Vide Cascaes)

Poço do Bispo (120).

Além d'estas *carreiras fixas*, ha outras *temporarias* para as feiras de Agualva, Campo Grande e Luz, festa do Senhor da Serra em Bellas e para quaesquer sitios de grande concorrencia.

Sendo as horas de partida constantemente alteradas, deve o viajante consultar a tabella que é affixada diariamente na estação central, largo do Pelourinho n.º 12, aonde tambem podem ser alugadas *carruagens omnibus* para serviços especiaes.

TRENS DE PRAÇA — Depois dos omnibus, são os trens de praça os que mais prompto e mais economico serviço fazem em Lisboa.

São quatro os locaes aonde estes tres podem estacionar, esperando freguezes: Terreiro do Paço, largo da Abegoaria, Passeio publico, e estação do caminho de ferro a Sanct'Apolonia.

Fóra d'estes locaes, não podem estar parados, e porisso andam em gyro constante, procurando quem os occupe.

Deve porém advertir-se que, apesar do regulamento a que estão sujeitos, e da fiscalisação que a polícia municipal tem sôbre elles, costumam os cocheiros dos trens de praça abusar escandalosamente da inexperiencia dos viajantes, e porisso fiquem estes prevenidos, de que um trem de praça collocado na estação, ou transitando *desempedido*, tem obrigação de receber e transportar qualquer pessoa, que lh'o exija, desde o romper do sol até á meia noite, com o descanso que lhe é permittido, como indica o regulamento que ao diante transcrevemos.

Não basta porém que elles declarem que estão *impedidos*, porque para mostrar que assim é, devem ter collocado o distinctivo que o regulamento lhes prescreve, como ao diante tambem se verá.

O viajante, logo que encontra um trem de praça chama-o, entra para dentro, e diz ao cocheiro aonde quer ser transportado, e quando chega, se não parou em parte alguma, nem sahiu as portas da cidade, e foi directamente d'um ponto ao outro, paga com 300 réis, se é de dia, e 320 réis se é de noite.

Chama-se a isto uma *corrida*.

Se os viajantes são dois, pagam o mesmo.

Se não é *corrida*, e o viajante anda por uma e outra parte, paga então 400 réis por uma hora, sendo de dia; e 420 réis, sendo de noite.

Não estando o trem *impedido*, e recusando-se o cocheiro a tomar o passageiro, deve tomar testemunhas e o numero da carroagem, e enviar ao chefe dos zeladores da camara uma queixa assignada, em que vão designados os nomes das testimunhas.

Os cocheiros trazem senhas conforme o modêlo que se segue:

Trem n.º

Tabella a que se refere o artigo 6.º § 2.º
da postura de 30 de julho de 1863

Dentro da cidade

Por uma corrida. . . . . 300 réis

Por cada hora . . . . . 400 réis
Por mais meia hora. . . . . 200 »
Por mais um quarto de hora depois ou antes da meia hora. . . . . 100 »

Fóra da cidade

'Numa área de 2 leguas, contadas do ponto de partida:
Por cada quarto de hora de ida, 150 réis.
Pelo tempo de volta, dois terços do que fôr contado pela ida, quer o passageiro ou passageiros se utilisem do trem, quer não.
Pelo tempo de espera, 100 réis por cada um quarto de hora.

OBSERVAÇÕES — Sempre que forem transportados mais de dois passageiros, augmenta o preço por cada um, que exceder no equivalente, a metade do que fica estabelecido para dentro da cidade, e para fóra, com respeito a ida e volta.
Qualquer espaço de tempo de serviço, maior de cinco minutos, que exceda aquelle que se contar na fórma da presente tabella, será tido como um quarto de hora, para ser pago 'nessa conformidade.
Estas senhas são elles obrigados a entregar a qualquer passageiro que lh'o exija antes de entrar para o trem, a fim de servir de documento quando haja de fazer alguma queixa ou reclamação contra elles.
Recordamos um estudo particular do regulamento que em seguida transcrevemos, porque temos visto *duzias* de individuos ajustando trens de praça pelo dôbro e triplo da tabella e ficarem muito *ufanos* pelo bom resultado que tiveram.
Eis o regulamento, ou

Postura de 17 de março de 1864

Artigo 1.º Ninguem poderá exercer 'nesta cidade a arte de boleeiro, ou cocheiro, em serviço de quem quer que fôr, sem prévia matricula na repartição de policia municipal, sob pena de dois mil réis de multa.
§ unico. Para a matricula deverão os interessados mostrar que são maiores de dezesete annos, e apresentar attestado que prove estarem habilitados para exercer a arte, passado por dois dos peritos nomeados pela camara para tal fim, pagando adiantadamente, na repartição de policia, o importe d'esse attestado; aquelles porém, que se destinarem ao serviço

de sótas, serão admittidos á matricula com menos d'aquella edade, e sem mais dependencia.

Artigo 2.º Nenhum trem de aluguer, do concelho de Lisboa, ou de fóra, poderá transitar pela cidade sem previa numeração da policia municipal, sob pena de incorrer seu dono na mulcta de dois mil réis.

§ 1.º Os trens de praça deverão trazer os numeros pintados no painel trazeiro: os de cabeça, na parte inferior e os outros na superior, em letras brancas de dez centimetros de altura em fundo preto, pena de incorrerem seus donos na mulcta comminada 'neste artigo.

§ 2.º Os trens de aluguer que não forem de praça deverão trazer os numeros pintados na frente da soleira em letras brancas, não menores de tres centimetros, em fundo preto, sob pena de incorrerem seus donos na mulcta comminada 'neste artigo.

§ 3.º Intende-se por trens de praça todos aquelles que se collocam nas praças ou estações designadas pela camara para os alugueres.

Artigo 3.º Os donos dos trens que forem encontrados com os numeros repetidos ou alterados, incorrerão na mesma pena de dois mil réis de mulcta.

Artigo 4.º Os boleeiros, e cocheiros de trens de praça, quer estes se achem collocados nas estações designadas pela camara, quer transitando devoluto pela cidade, são obrigados a receber e transportar qualquer pessoa que se lhes apresentar para esse fim, pelo tempo e preço marcados na tabella que faz parte da presente postura, sob pena de dois mil réis de mulcta.

§ 1.º Cessa a obrigação declarada, quando o trem estiver impedido, ou por se achar alugado, ou por se retirar para a cocheira, ou por desarranjo, devendo para isto trazer a competente chapa indicativa de impedimento (que é conforme o modelo que está patente na repartição de policia municipal) na régoa superior da frente da caixa na altura de cinco centimetros, sob pena de dois mil réis de mulcta; e aquelle que tiver o dicto signal de impedimento não poderá ser alugado, debaixo da mesma pena.

§ 2.º Egualmente cessa a referida obrigação, quando a pessoa, que se apresentar, estiver em visivel estado de embriaguez.

Artigo 5.º O tempo obrigatorio do aluguer dos trens de praça nos termos do artigo antecedente, é desde o romper do sol até á meia noite, dando-se em cada espaço completo de seis horas, duas para descanço e alimento do gado.

Artigo 6.º O serviço será feito a horas ou a corrida, á vontade do alugador; e na primeira hypothese regulado por qualquer relogio em que egualmente se possa verificar o principio e acabamento do mesmo serviço.

§ 1.º Intende-se por corrida o transporte d'um ponto a outro, dentro da cidade, em direitura e sem detenção no caminho.

§ 2.º Os preços serão os da tabella juncta.

Artigo 7.º O serviço dos trens de praça é obrigado a trote regular, e em harmonia com o disposto no art. 8.º da outra postura da presente data. Nas subidas porém poderá ser a passo, e bem assim em todo o outro caminho, uma vez que sendo alugado a horas o alugador o reclame.

Artigo 8.º Todos os boleeiros ou cocheiros de trens de praça ficam ainda obrigados:

1.º A trazer um numero sufficiente de senhas impressas, ou lythographadas, conforme o modêlo que está na repartição de policia, contendo o numero do trem, e a tabella dos preços marcados nesta postura, e com um pequeno espaço em branco para se escrever quando se queira a hora da partida, ou qualquer outra breve annotação.

2.º A dar uma das referidas senhas a cada pessoa ou pessoas, que pretendam ser conduzidas no seu trem, antes de entrarem para o mesmo, para lhes servir de documento quando tenham de fazer alguma queixa, ou reclamação.

3.º A conduzir juctamente com os passageiros qualquer bagagem que lhes pertença, uma vez que toda ella não exceda o pezo de oito kilogrammas.

4.º A tractar bem os passageiros, auxiliando-os na entrada e saída dos trens, e não os escandalisando com palavras, gestos, ou por qualquer outra maneira.

Artigo 9.º A transgressão de cada uma das disposições dos numeros 1.º a 3.º do artigo antecedente, será punida com a pena de mil réis de mulcta.

§ unico. Havendo queixa de duas ou mais pessoas, authenticada com as suas assignaturas, sôbre a transgressão do disposto no numero 4.º, será o transgressor advertido e reprehendido pelo chefe dos zeladores, que d'isto formará auto com as testimunhas competentes. A reincidencia nesta transgressão será punida com a pena de dois mil réis de mulcta.

Artigo 10.º Aquelle boleeiro, ou cocheiro de trem de praça, que fôr chamado á repartição de policia municipal, para ser reprehendido, ou para responder por aquillo que nesta postura lhe é relativo, e não comparecer alli no dia e hora para

que fôr intimado, incorrerá na pena de dois mil réis de multa.

Artigo 11.º Aquelle boleeiro ou cocheiro de trem de aluguer, que ceder o governo do seu trem a pessoa não sendo competentemente habilitada na conformidade do artigo 1.º d'esta postura, incorrerá na pena de dois mil réis de mulcta.

Artigo 12.º Os boleeiros, ou cocheiros, que não andarem acompanhados das suas matriculas para apresentarem aos zeladores, quando elles exijam vel-as, incorrerão na pena de mil réis de mulcta.

Artigo 13.º Os boleeiros e cocheiros, que se servirem do seu chicote para dar em besta alheia, incorrerão na pena de mil réis de mulcta.

Artigo 14.º Os boleeiros e cocheiros, que calçarem os trens com pedras, ou coisa que não seja uma cunha apropriada, incorrerão na pena de mil réis de mulcta.

Artigo 15.º Os boleeiros, e cocheiros, que espancarem ou tractarem cruelmente o gado, incorrerão na pena de mil réis de mulcta.

Artigo 16.º Os boleeiros e cocheiros, que forem encontrados em estado de embriaguez tal, que não possam dirigir os trens, incorrerão na pena de dois mil réis de mulcta, sendo-lhes tirado o governo dos mesmos trens, os quaes serão guardados na estalagem mais proxima até que appareça o dono.

Artigo 17.º Os cocheiros, que usarem de chicote, sendo o cabo inferior no comprimento a 1^{m},10, incorrerão na pena de mil réis de mulcta.

Artigo 18.º Todos os boleeiros e cocheiros, ficam obrigados a fazer parar os seus trens, logo que juncto aos mesmos se espante alguma cavalgadura alheia, para que possa mais facilmente ser aquietada e dirigida, sob pena de mil réis de mulcta.

Artigo 19.º No caso de reincidencia de transgressão de qualquer das disposições consignadas nesta postura, será a mulcta sempre a dobrar, até ao maximo da lei.

Artigo 20.º Na falta de pagamento das mulctas impostas aos transgressores soffrerão os mesmos a prisão correspondente.

Artigo 21.º Fica revogada toda a legislação municipal em contrario.

Artigo transitorio. Concede-se o praso de trinta dias para a matricula de que tracta o artigo 1.º, áquelles boleeiros, cocheiros e sotas, que actualmente exercerem a arte sem matricula; e bem assim para serem numerados os trens, que em

execução da presente postura tambem devem ter numero policial.

Tabella a que se refere o artigo 6, § 2

Dentro da cidade

Por uma corrida de dia	300 réis
» noite	320 »
Por cada hora de dia	400 »
» noite	420 »
Por mais meia hora	200 »
Por mais um quarto de hora, depois ou antes da meia hora	100 »

Fóra da cidade

Numa área de duas legoas, contadas do ponto da partida:
Por cada quarto de hora de ida . . . . . 150 réis
Pelo tempo { De volta, dois terços do que for contado pela ida, quer o passageiro ou passageiros se utilisem do trem, quer não.
De espera, 100 réis por cada quarto de hora.

OBSERVAÇÕES — Sempre que forem transportados mais de dois passageiros, augmenta o preço por cada um que exceder no equivalente a metade do que fica estabelecido para dentro da cidade, e para fóra com respeito a ida e volta.

Qualquer espaço de tempo de serviço maior de cinco minutos, que exceda aquelle que se contar na fórma da presente tabella, será tido como um quarto de hora, para ser pago 'nessa conformidade.

Este regulamento foi ampliado com outra postura, que reza assim:

Art. 1.º Passados trinta dias depois da publicação da presente postura, nenhum trem dos que se occupam na conducção de pessoas, ou seja de aluguer ou de particular, poderá transitar pela cidade de noite, e desde que se começa a accender a illuminação publica, sem trazer lanternas com luz, sob pena de incorrerem seus donos na multa de 15000 reis.

Art. 2.º O preço do serviço dos trens de praça que for feito de noite, na fórma do artigo antecedente, fica sendo:—320 réis por corrida, e 420 réis por hora, dentro da cidade.

CARROAGENS LISBONENSES — O que porém se póde recommendar ao viajante, que deseje ser bem servido neste genero, é o estabelecimento das carroagens lisbonenses, tanto pelos bons trens, e apurado gado que tem, como pelo escolhido pessoal que emprega.

ESTAÇÕES

Estação central, largo de S. Roque; estação telegraphica, travessa de Sancta Justa, n.º 85; estação filial, rua direita de Alcantara, n.os 50 a 53.

Demarcação para o serviço ordinario das carroagens

Ponte de Algés, largo da Ajuda, largo do Calhariz e egreja parochial de Bemfica, largo de Carnide, calçada do Carriche (Nova Cintra), Ameixoeira, largo da Charneca, alto da Portella, largo dos Olivaes.

Preços das carroagens lisbonenses

ALUGUER AOS DIAS — SERVIÇO DENTRO DA DEMARCAÇÃO POR DIA	PREÇOS		
	Trem — 4 pessoas	Trem — 2 pessoas	Char-à-bancs — 9 pessoas
Todo o dia, *desde o romper do sol até á meia noite*	3$600	3$000	6$000
Manhã, *desde o romper do sol ate ao meio dia*	1$800	1$500	3$000
Tarde, *desde o meio dia até á meia noite*	2$600	2$200	4$000
ÁS HORAS, DESDE O ROMPER DO SOL ATÉ Á MEIA NOITE			
Cada hora de serviço, antes ou depois das horas supra	$400	$300	$800
Duas primeiras horas	1$100	$900	-$-
Terceira e seguintes *não havendo interrupção*	$400	$300	-$-
Meias horas depois das duas. .	$200	$200	-$-

ALUGUER AOS DIAS — SERVIÇO DENTRO DA DEMARCAÇÃO — POR DIA	PREÇOS — Trem — 4 pessoas	Trem — 2 pessoas	Char-à-bancs — 9 pessoas
SERVIÇO FÓRA DA DEMARCAÇÃO			
Além dos preços acima estipulados paga-se mais por cada legua fóra da demarcação . . .	$400	$300	$600
por cada meia legua mais . .	$300	$200	$300
SERVIÇO ESPECIAL			
Cintra — dia todo, levar e trazer *desde o romper do sol até á meia noite* . . .	6$600	5$200	10$200
Cintra — manhã, levar ou buscar	4$000	3$300	6$200
Cintra — tarde, levar ou buscar	4$800	4$000	7$200
Mafra, Cintra e Lisboa—tres dias, levar e trazer	16$800	13$000	27$000
Collares — dia todo, levar e trazer	8$600	6$000	13$000
Collares — levar ou buscar . . .	6$200	5$000	9$000
Caneças — dia todo, levar e trazer, *desde o romper do sol até á meia noite*	5$200	4$200	8$400
Caneças — ir levar ou buscar .	3$800	3$200	5$800
Theatro—levar e buscar	1$500	1$200	-$-
Baile—levar e buscar	3$000	2$400	-$-
Cada mez.	78$000	70$000	-$-

OUTROS DIVERSOS TRENS DE ALUGUER — Muitos outros trens de aluguer ha em Lisboa, e cujos estabelecimentos se encontram espalhados em grande numero por differentes pontos da cidade.

Alguns d'elles estão em circumstancias de serem tão recommendados como os da companhia em que acabamos de fallar, sendo o principal d'elles o do sr. Gomes Filho, na rua de S. Francisco, n.º 2 a 4.

Especialisamos este e não outros, por ser o unico (que nós

saibamos) que tem preços fixos e invariaveis. Estes preços, com pequenas alterações, são eguaes aos da companhia; e o viajante que d'elles quizer ter especificado conhecimento, póde lá mandar buscar a tabella, que promptamente lhes é ministrada.

VIAGENS EM BARCOS A VAPOR NO TEJO—Ha duas companhias. A dos Vapores do Tejo e Sado tem a sua estação na Terreiro do Paço, e é obrigada a manter carreiras diarias: 1.º entre Lisboa e a estação do caminho de ferro do sul (Barreiro) hora e meia antes da partida dos comboyos, a 120 e 160 réis; 2.º duas carreiras de ida e duas de volta, para a ponte do Mexiloeiro, que fica proximo á povoação e estação do Barreiro, a 50 e 100 réis; 3.º duas carreiras como as precedentes entre Lisboa e o Seixal, a 50 e 100 réis; 4.º entre Lisboa e Cacilhas, que é a mais constante; á semana a 30 e 50 réis, nos dias sanctificados a 70 réis.

A companhia Bornay tem a sua estação principal no Aterro, juncto á Ribeira Nova, e d'ahi sáem constantemente os seus pequenos e elegantes vapores conduzindo passageiros para Belem com escala pelo Baluarte em Alcantara, aonde recebem e largam passageiros: preços 40 e 60 réis.

Tem uma carreira para Cascaes em quanto dura o verão.

Para as horas de partida dos vapores de qualquer das duas companhias, é conveniente consultar as tabellas de serviço, que são formuladas todos os mezes e affixadas nas respectivas estações.

SERVIÇO DE VAPORES ENTRE LISBOA E PORTO — A communicação fluvial entre Lisboa e Porto faz-se pelos vapores *Lusitana* e *Lisboa*, em carreiras successivas.

O escriptorio é na rua do Alecrim, juncto ao arco do Marquez; consignatarios os srs. George A. Hancoch e C.ª

Os preços das passagens são: no *Lusitania:* 1.ª classe 6$000 réis, 2.ª classe 4$000 réis, convés 2$000 réis.

No *Lisboa:* camara 6$000, convés 2$000.

SERVIÇO DE VAPORES A ENTRE MADEIRA E LISBOA — A mesma companhia tambem tem estabelecida uma carreira de navegação a vapor entre estes dois pontos, e os preços são os seguintes:

1.ª classe 27$000 réis, 2.ª classe 22$500 réis, convés 5$000 réis.

NAVEGAÇÃO PARA O ALGARVE, AÇORES E AFRICA—Não estando

definitivamente regularisado este serviço, por parte da companhia que substituiu a *União Mercantil*, indicamos sómente o seu escriptorio, que é na rua do Ferregial de cima n.º 20, para alli ir pedir esclarecimentos, quem d'elles precizar.

PAQUETES PARA O BRAZIL E RIO DA PRATA — Este serviço é feito regularmente pelos vapores das duas companhias, *Royal Mail Steam Packet* (Ingleza) e *des Services Maritimes des Messageries Imperiales* (Franceza).

Os vapores inglezes partem de Southampton a 7 de cada mez, chegam a Lisboa a 13, e seguem no mesmo dia ou no immediato.

Se o dia 9 cáe ao domingo, é transferida a partida de Southampton para o dia 10, e porisso chega o vapor a Lisboa a 14.

Os vapores francezes partem de Bordeaux a 25 de cada mez, chegam a Lisboa a 28, e seguem no mesmo dia ou no immediato.

Ordinariamente regressam a Lisboa e seguem para os seus pontos de partida, tomando passageiros:

Os inglezes, nos dias 28 a 30.

Os francezes, nos dias 14 a 16.

Os agentes das companhias são os srs. Arthur Vanzeller, rua das Flores, 13, 1.º; e H. Dux, rua da Prata, 14, 2.º

Nos preços das passagens comprehende-se cama. meza, vinho de pasto, gratificações a criados e outras despezas; não se comprehendem porém vinhos finos, licores, aguas ardentes e bebidas refrigerantes, que se vendem a bordo.

Os passageiros deverão ir ás respectivas agencias pedir os esclarecimentos, porque ha diversas minuciosidades que devem conhecer com exactidão, antes da partida.

PASSAGENS NO REGRESSO DE LISBOA PARA SOUTHAMPTOM — 1.ª classe 54$000 réis, 2.ª 45$000 réis, criadas 30$000 réis, criados 22$500.

PASSAGENS NO REGRESSO DE LISBOA PARA BORDEAUX — 1.ª classe 54$000 réis, 2.ª 39$600, 3.ª 28$800, 4.ª 14$400.

VAPORES DE LIVERPOOL PARA O BRAZIL E RIO DA PRATA — Além dos paquetes, de serviço regular, que deixamos apontados, ha diversos vapores que de Liverpool seguem para o Brazil e Rio da Prata, tocando em Lisboa em dias incertos, mas que são annunciados com antecedencia nos jornaes.

Preços das passagens nos paquetes para S. Vicente, Brazil e Rio da Prata

De Lisboa a	1.ª classe				2.ª classe		3.ª classe		Em cada classe — Creanças		
	Ida		Ida e volta		Acompanhado		Em cada um dos differentes vapores				
	Só	Acompanhado	Só	Acompanhado	Ida	Ida e volta	Inglezes	Francezes	até 3 annos	de 3 a 8 annos	de 8 a 12 annos
S. Vicente . . .	126$700	84$400	—	—	70$400	—	—	36$000	*gr*	1/4	1/2
Pernambuco. .	189$000	121$500	300$375	199$125	99$000	165$375	50$000	59$000	*gr*	1/4	1/2
Bahia	198$000	130$500	212$875	212$625	108$000	178$875	50$000	59$000	*gr*	1/4	1/2
Rio de Janeiro.	234$000	166$500	367$875	266$625	121$500	199$125	50$000	59$000	*gr*	1/4	1/2
Montevideu, ou Buenos Ayres.	279$000	211$500	435$375	334$125	166$500	266$625	54$000	72$000	*gr*	1/4	1/2

N. B. As passagens para S. Vicente, nos vapores inglezes, custam sómente 84$400 réis; mas são na 1.ª ou 2.ª classe, conforme as circumstancias o permittem.

Preços das passagens nos vapores de Liverpool para o Brazil e Rio da Prata

De Lisboa á	Camara		Convés sómente com comida	Creanças		Creados alojados á proa	Creados com cama na camara
	Só	Acompanhado		até 1 anno	de 1 a 12		
Bahia	168$750	112$500	45$000	*gr.*	1/2	56$250	75$000
Rio de Janeiro.	216$000	144$000	45$000	*gr.*	1/2	72$000	96$000
Montevideu ou Buenos Ayres .	283$500	189$000	54$000	*gr.*	1/2	94$500	126$000

Os precisos esclarecimentos são fornecidos pelos agentes: srs. Garland & C.ª, rua da Emenda n.º 46.

SERVIÇO DE VAPORES DO HAVRE PARA MALAGA E VICE-VERSA COM ESCALA POR LISBOA, CADIZ E GIBRALTAR — Este serviço que até agora era feito pelos paquetes do Havre e Saint Nazaire, tocando em Lisboa um paquete cada dez dias, está agora reduzido á carreira do Havre, por ter sido suprimida a outra, e por isso só de vinte em vinte dias, é que os vapores chegam a Lisboa, conforme indica o seguinte

Itinerario

Partidas	Dias			Chegadas	Dias		
Do Havre. . .	5	25	**15**	a Lisboa . . .	9	29	**19**
De Lisboa . .	12	**2**	**22**	a Cadiz	13	**3**	**23**
De Cadiz . .	14	**4**	**24**	a Gibraltar .	15	**5**	**25**
De Gibraltar.	16	**6**	**26**	a Malaga. . .	16	**6**	**26**
De Malaga. .	20	**10**	**30**	a Gibraltar. .	20	**10**	**30**
De Gibraltar.	22	**12**	2	a Cadiz	22	**12**	2
De Cadix . . .	25	**15**	5	a Lisboa . . .	26	**16**	6
De Lisboa . .	29	**19**	9	ao Havre . . .	**3**	**23**	13

N. B. Quem olhar para o presente itinerario, sem prestar attenção, póde confundir-se imaginando que os paquetes sáem do Havre, tres vezes por mez, mas não é assim: nos mezes impares (janeiro, março, maio, julho, setembro e novembro) sáe um a 15, e nos outros mezes, sáem dois, um a 5 e outro a 25.

Devem portanto ficar scientes que os algarismos grossos correspondem aos mezes impares, e os algarismos finos correspondem aos mezes pares (fevereiro, abril, junho, agosto, outubro e dezembro).

Preços das passagens

De Lisboa a	1.ª camara	2.ª camara	Creanças nas duas camaras	Convés	Bagagens gratis
Cadiz.	17$000	11$400	Até tres annos gratis; de tres a sete annos metade.	5$700	Cada passageiro 100 kilos; cada creança de tres a sete annos 50 kilos.
Gibraltar.	20$800	14$200		7$600	
Malaga	23$700	16$100		8$500	
Havre	36$000	27$000		Ajuste	

ADVERTENCIAS — Os viajantes da 1.ª e 2.ª classe são sustentados desde o momento da partida até ao da chegada, seja a direcção qual for.

O viajante, que tomar bilhete directamente para Paris, é transportado do Havre para lá por conta da companhia; deve porém reclamar o bilhete do caminho de ferro, no acto de pagar a passagem.

No regresso de Paris a Lisboa, encarrega-se a companhia de satisfazer ás formalidades consulares 'naquella cidade.

Agente em Lisboa, sr. Juhel, rua do Ouro 25, 1.º andar.

VIAGENS DE LISBOA PARA MADRID E SEVILHA — Será mal escolhido, mas pareceu-nos este lugar o mais adequado para em conclusão do presente artigo dizermos alguma cousa aos viajantes que de Lisboa quizerem ir a Madrid ou Sevilha.

Para Madrid, seguem a linha ferrea de leste até Badajoz; ahi passam para a de Ciudad Real, já aberta á exploração até Merida, e 'nesta cidade entram na diligencia-correio até Madrid.

É porém conveniente, antes de partir, procurar quem lhes mande tomar logar no correio em Merida (ou Badajoz), porque do contrario arriscam-se a estar alli seis e oito dias esperando por elle, pois que os carros só têm dois logares, os quaes não correspondem ao movimento dos passageiros.

Para Sevilha segue na linha ferrea até Badajoz, e d'aqui na diligencia, cujo serviço é mau, e as estradas pessimas.

Tambem é conveniente mandar tomar bilhete adiantadamente, porque amiudadas vezes alteram os dias de partida.

Lorvão

Povoação a 10 kilometros de Coimbra, celebre pelo grandioso convento de freiras bernardas, que alli ha, cuja grandeza forma completo contraste com a pobreza a que chegaram as religiosas depois da opulencia e fausto em que viveram, porisso que mereceram sempre da parte das pessoas reinantes as maiores distincções.

A egreja do convento, pela sua sumptuosidade e gosto architectico, é digna de ser visitada por nacionaes e extrangeiros. 'Nella estão os restos mortaes de Sancta Theresa, rainha de Leão, e de Sancta Sancha, filhas de elrei D. Sancho I e da rainha D. Dulce.

Sancta Theresa nasceu em Coimbra em 1175, e desposou-se com Affonso IX, rei de Leão, seu primo co-irmão. A cerimonia nupcial teve lugar em Bragança, partindo a rainha d'esta cidade para o reino de Leão, onde foi recebida com as maiores demonstrações de jubilo e alegria pelos leonezes, não só pelas raras e distinctas virtudes, que a nobilitavam, mas por ser ella o meio de paz entre os dois reinos.

Este consorcio, porém, foi annulado por um breve apostolico de Innocencio III, chegando a estar por esta causa interdictos os reinos de Portugal e de Leão.

A separação dos esposados chegou a effectuar-se, não sem grande pezar de Affonso IX, que não pôde resistir ás influencias clericaes.

. .

Sancta Theresa recolheu-se ao convento de Lorvão, em companhia de sua aya dona Goda, uma das mais illustres portuguezas do seu tempo, e falleceu em 17 de junho de 1250.

Sancta Sancha nasceu em Coimbra, onde fundou o convento de Cellas, e falleceu 'nesta mesma cidade em 13 de março de 1229, sendo trasladada para Lorvão em 1715.

O convento de Lorvão passa por ser o primeiro que da ordem Cisterciense houve nas Hespanhas.

O principal ramo de commercio e industria de Lorvão é o fabrico de palitos, cuja importancia para exportação e consumo no paiz tem chegado a quatro contos de réis em alguns annos.

Lourinhã

Todos sabem que, quando se quer indicar um individuo por *boçal* ou ignorante das cousas do mundo, costuma dizer-se: *aquelle vem da Lourinhã.*

Pois esta terra, que assim é indirectamente depreciada, já foi villa, cujo foral, confirmado por D. Affonso II, em 1218, infligia um terrivel castigo aos homicidas, porque diz: *O matador, se se podér prender, seja sepultado vivo, e o morto lançado em cima d'elle.*

Hoje é cabeça de concelho, está situada entre Peniche e Torres Vedras, e dista 16 kilometros d'esta villa, e 60 de Lisboa.

Luzo

Os banhos de Luzo estão tão ligados com o Bussaco, que será talvez um erro fallar d'elles em separado.

Situados entre as duas povoações de Luzo da egreja e Luzo d'além, na encosta occidental da extremidade N. da serra do Bussaco, eram em 1775 cobertos com ramagem em fórma de barraca. Formaram-se depois algumas barracas de madeira, que em 1838 eram cinco, mas tão mal construidas, que se passava de umas para as outras por baixo de agua.

A camara da Mealhada mandou 'nesse anno (1838) substituir estas barracas por uma pequena casa quadrada com 5m,5 por lado, com 2m,3 de altura, dividida em cruz por tabiques de madeira, o que formava quatro repartimentos, cada um com seu banho e estrado separados, mas dos quaes apenas serviam dois, porque o lodo que havia nos outros dois, não permittia usar d'elles.

Por muitos annos foi *reguladora e senhora arbitraria* do serviço d'aquelles banhos uma celebre *Pata*, que soube monopolizar esse exclusivo, sem ella mesmo poder dizer como.

Apesar de tudo, a concorrencia era tal, que os banhos apenas deixavam de funccionar desde as onze ou meia noite até ás tres da madrugada.

Tanta concorrencia, e o bom rezultado, que obtinham aquelles que tomavam os banhos, fez chamar para alli a attenção de muitos particulares e auctoridades. D'estas merece especial menção o sr. Thomaz d'Aquino Martins da Cruz, então governador civil de Coimbra, e d'aquelles os srs. drs. Antonio Augusto da Costa Simões e Alexandre de Assis e Leão.

Depois de muitos trabalhos e delongas, conseguiram os principaes influentes organizar uma empreza, que contractou com a camara da Mealhada formar um estabelecimento regular, com condição de reverter para a camara, pago que fosse com o seu rendimento, o capital despendido e juros correspondentes.

Principiaram as obras no fim do anno de 1854, e com tal actividade progrediram, que já em 1855 foram postas em serviço duas banheiras na abertura da quadra dos banhos, e posteriormente foram augmentadas mais algumas, chegando no fim da quadra a estar em serviço 12 banheiras e seis quartos.

No anno seguinte estavam todas as banheiras e quartos á disposição do público.

O desinvolvimento material das duas povoações, promovido com o melhoramento dos banhos de Luzo, prova-se bem pelo seguinte quadro, que transcrevemos da *Noticia dos banhos de Luzo*, publicada em 1859 pelo sr. dr. Antonio Augusto da Costa Simões.

	Luzo da egreja	Luzo de além	Ambas as povoações
Numero de casas envidraçadas em 1854	2	1	3
Numero de casas envidraçadas em 1859	7	14	21
Numero de casas reformadas desde 1854 até 1859	3	7	10
Numero de casas construidas de novo desde 1854 até 1859.....	6	17	23
Numero de casas em construcção em 1859.....	1	4	5
Somma.....	10	28	38

Entre estas novas construcções, que todas são de gôsto e elegancia, avulta a bella casa do sr. conde da Graciosa, que é um verdadeiro palacio.

A estes melhoramentos seguiram-se muitos outros, devendo ter especial menção o facto de haver alli duas hospedarias, quando anteriormente ninguem podia alli ir sem contar com algum banhista que lhe désse cama e meza, e estes precisavam fazer constantemente transportar para lá os comestiveis de que precisavam.

Das duas hospedarias a melhor é a do Serra, o qual por 600 réis diarios dá almoço de garfo, jantar com diversos pratos de meio e sobremezas, chá á noite, e quarto decentemente mobilado.

Atrevemo-nos a certificar que se passa alli melhor do que em qualquer das hospedarias de Cintra, em que se pague 1$200 réis como succede no Sanct'Anna, e 1$000 réis como exige o Braz.

E porém muito de suppor que a hospedaria do Serra seja dentro em pouco supplantada por outra qualquer, que de novo se estabeleça alli, o que infallivelmente terá de succeder: tal é a concorrencia de viajantes que a linha ferrea, tem já attrahido alli.

Luzo communica com a via ferrea por meio de diligencias, cujo serviço vae descripto quando tractámos da Mealhada.

Vide Bussaco e Mealhada.

Mafra

Villa 32 kilometros distante de Lisboa e 17 de Cintra, aonde na 3.ª dominga de julho e a 30 de novembro ha feiras, das quaes a primeira dura tres dias.

É alli que está o celebre convento de *Mafra* com as suas 5:200 portas e janellas, e 886 salas e quartos!

Para se poder calcular o dinheiro que alli foi desperdiçado, basta saber-se que por muitos annos o menor numero de pessoas, que estiveram empregadas na sua construcção, foram 14:000. cuja feria importava em 15:000$000 réis por semana, e que desde junho a outubro de 1730, o numero de pessoas chegou a 45:000!!

Nenhum viajante deixe de ir a Mafra, se fôr a Cintra: e como na passagem encontra a povoação de Pero Pinheiro, deve ver as magnificas pedreiras de riquissimos marmores que alli ha.

Marinha Grande (Fabrica da)

Importantes estabelecimentos de fabrico de vidros e rezinagem, a 10 kilometros de Leiria e 8 da Praia, a primeira situada em extensa planicie proxima ao grande pinhal mandado plantar por D. Diniz; como dissemos quando fallámos ácerca de Leiria, data de 1769, epocha em que Guilherme Stephens, subdito britannico a fundou, protegido pelo grande marquez de Pombal.

Não se sabe nem podem calcular as despezas feitas com este estabelecimento, e apenas ha conhecimento de que além de um emprestimo de 32:000$000 feito pelo governo ao fundador, sem juros, foram concedidos muitos privilegios ao estabelecimento, sendo um d'elles tirar gratuitamente do pinhal a lenha precisa para a manipulação.

Fallecendo o fundador, e ficando herdeiro d'elle seu irmão João Diogo Stephens, este a doou ao estado, a cujo poder passou em 1826.

As construcções pertencentes á fabrica e o terreno que constitue a quinta, occupam um trapezio de 18 hectares aproximadamente, todo murado, tendo de leste, 553^{m},75, do sul, 453^{m},0; de Oeste, 625^{m},5; e do Norte, 301^{m},55.

Além d'este tem grandes porções de terreno, fóra dos muros indicados. Duas terças partes d'aquelle trapezio estão occupados com o palacio, casa nobre de habitação de bonita apparencia, jardins, theatro, dois grandes tanques, para os quaes bem como para a laboração fabril e para as regas da quinta, é conduzida a agua por um aqueducto, que principia junto ao lugar da Amieirinha; dois kilometros distante da fabrica.

As officinas de vidraça e de crystal estão separadas, e ambas são de bella apparencia: aquella tem 43 metros de extensão, sobre 16 de largo e 13 de altura: e as paredes têm de espessura 1^{m},38: esta tem 40 metros de extensão sobre 31 de largo e 13 de alto.

Na officina de vidraça existem os fornos para a sua fabricação e para a têmpera dos cadinhos; na do crystal ha tres fornos para o seu fabrico, dois mais pequenos, a que chamam arcas, para cozer os cadinhos, e tres outros para temperar o vidro manufacturado.

Além d'isso ha a officina de *lapidação*, bonito edificio ao *rez de chaussée*, que tem 25^{m},35, 8^{m},35, com 3^{m},50 de altura; é todo invidraçado, e tem montados 14 ingenhos de lapidar, que são postos em movimento por uma machuina a vapor da força de 6 cavallos.

Esta machina não faz parte do estabelecimento, porque é propriedade do ultimo arrendatario, que teve a fabrica por sua conta.

Além do que deixamos mencionado, muitas outras cousas ha alli, mas que não descrevemos por falta do espaço, contentando-nos com dizer que existem todas os utensilios precisos para a fabricação de todo o genero de vidraça, crystal lapidado, moldado, lizo, etc., e que pode fornecer não só o necessario para consumo do paiz, como exportar para o extrangeiro.

A fabrica de rezinagem não é menos importante pelos resultados que d'ella podem provir, e deve-se a sua montagem em grande parte á iniciativa do sr. Bernardino José Gomes, zeloso e intelligente empregado das mattas da Marinha Grande.

As tentativas e as experiencias, a que o sr. Gomes procedeu, tendo apresentado um satisfactorio resultado, resolveram o governo a mandal-o a França examinar as principaes fabricas neste genero, e comparar os productos d'alli com os da Marinha Grande.

Estes productos, tendo sido examinados por Mr. Dives, distincto chimico em Mont de Marsan, ficou elle tão surprehendido ao ver a riqueza da *gemma* e a perfeição com que d'ella eram obtidos os seus productos, que não só confessou serem superiores aos de França, mas até declarou que jámais vira gemma tão rica em oleo, e que apresentada ella no mercado competiria vantajosamente com todos os productos europeus d'aquelle genero, porque os de Veneza e Chio não eram mais bellos. Mr. Chartes Detroyat (de Bayonna), arrendatario das mattas do estado, denominadas *Dunas do Sul*, fallando d'estes productos, diz: *É penoso confessal-o, mas não podemos competir com os productos de Portugal, porque são o melhor que se pode encontrar n'esse genero.*

Estes e outros pareceres, de identica natureza, fizeram resolver a montagem da fabrica, que principiou a edificar-se em 1859 sob a direcção do sr. Gomes, e tem tido progressivo desinvolvimento, pois que já alli ha dois magnificos edificios de elegante architectura, um dos quaes está junto á linha ferrea americana (tramway) que conduz ao porto de S. Martinho, e tem 40 metros de extensão e 17 de largo; contem 12 tanques de capacidade de 8:400 litros cada um, e nos quaes se lança a *gemma* conforme é extrahida dos pinheiros, e ha de conter outros 12, que se estão construindo, de egual dimensão.

O outro edificio é aonde está montado o apparelho distillatorio, e vae ser construido juncto d'elle outra linha americana para conduzir a *gemma* dos tanques.

Na frente d'este edificio ha um magnifico *poço artesiano* que fornece abundante e copiosa agua para a fabricação.

Continuam a construir-se outros diversos edificios, tanto para a fabrica como para outros objectos.

Os productos que alli se fabricam, extrahidos da *gemma*, são *terbentina* o seu oleo, tirado por decantação da *gemma*, essencia da mesma, pez louro e rezina amarella.

Estes productos não só foram premiados na exposição industrial do Porto em 1860 e 1861, mas até na exposição Universal de Londres, em 1862, como os primeiros de seu genero.

Sentimos de todo o coração não termos espaço para transcrever na sua integra os dois excellentes artigos que nos foram ministrados com referencia a estas duas fabricas, e vemo-nos obrigados a extrahir apenas o essencial, facto por que pedimos desculpa ao seu auctor, e damos os sentimentos a nossos leitores.

Marvão

Villa e praça forte, situada sobre a escarpada montanha do seu nome, a que os antigos chamavam *Herminius minor*, e na qual ha minas de ouro, prata e chumbo.

Para o viajante lá se dirigir deve deixar o caminho de ferro na estação de Portalegre, da qual está distante 28 kilometros, e 16 da povoação do mesmo nome.

Mattozinhos

(Vide Leça da Palmeira.)

Mealhada

Principal povoação da Bairrada, paiz cortado pelo rio Sertema, e que produz vinho de optima qualidade, bem pouco inferior ao do Douro.

Podemos certifical-o afoutamente, não só porque muitas vezes o temos saboreado, mas até por que milhares de pipas d'alli têm sido consumidas no Porto como vindas do Douro, graças ás *guias* que com mão larga são distribuidas no Douro, aonde se vendem com toda a franqueza.

Este facto é em nossa opinião um dos mais poderosos argumentos a favor da liberdade do commercio dos vinhos.

A Mealhada tem ha poucos annos prosperado bastante, e, apesar de lhe faltarem os principaes elementos de vida, ha de ser *obrigada* a prosperar mais, visto que é alli o ponto de partida para Luzo, Bussaco e Vizeu; e que tambem o será de communicação para a Figueira, construida que seja a estrada para alli.

Quem ha ahi que, tendo frequentado a universidade de Coimbra, se não recorde que na Mealhada havia uma estalagem tão immunda como indecente, e que os jumentos eram quasi tantos como os homens?

Pois hoje tudo está alli transformado, porque em logar da nojenta locanda ha presentemente um decente e confortavel hotel, e os *char-à-bancs* são tantos agora, como então eram os *burritos*.

Tres diligencias têm estabelecidas carreiras regulares para Vizeu, e são a do José Paulo, a do Figo, e a do Tarrinca. Não affiançando nenhuma d'ellas, com quanto a do primeiro seja a melhor, recommendamos comtudo mais cautela com a do ultimo, porque é a com que tem acontecido mais sinistros.

Os preços das passagens são 3$000 réis até Vizeu, e nos intermedios em proporção.

Além das diligencias e *char-à-bancs*, que ha na Mealhada, vêm alli todos os dias no tempo dos banhos dois *char-à-bancs* de Luzo, que se apresentam regularmente á hora da chegada e partida dos comboyos, para conduzirem por 200 réis quem quer ir para Luzo ou voltar para a Mealhada.

Miranda (do Douro)

Lançada no extremo nordeste de Portugal, condemnada ha muito a um injusto esquecimento, a cidade de Miranda offerece um vivo exemplo do que podem as vicissitudes da fortuna. Cidade outr'ora unica em Trás-os-Montes, e capital d'esta provincia, séde do seu unico bispado e residencia de todas as auctoridades superiores que a regiam, viu-se esta povoação do auge do seu esplendor descer gradualmente até se achar hoje simples cabeça de comarca, honra que até lhe queriam roubar.

Miranda offerecia naquelles bellos tempos aos olhos do viandante muitos e grandiosos edificios, da maior parte dos quaes hoje apenas existem as ruinas a attestar-nos o nada das glorias mundanas!

A 8 de maio de 1762, sendo esta cidade assaltada por

30:000 hespanhoes, commandados pelo general Sarria, foi-lhe o castello pelos ares, em consequencia da explosão do paiol da polvora, perecendo 400 pessoas, facto que se attribuiu a traição do governador do castello, por ter sido comprado pelos inimigos, visto não poderem domar os cercados, que ha muito lhe resistiam.

As ruinas do castello ainda attestam aquella catastrophe.

Do magnifico *paço do bispo* apenas restam as paredes, mas tão solidas como no momento em que sahiram das mãos de seus constructores.

A sua cathedral, obra de D. João III, assentada em sitio sobranceiro ao Douro, que corre encaixado, a grande profundidade, em um leito de rochas, é digna de se collocar ao pé de qualquer das de Lisboa, Coimbra ou Porto.

A decadencia de Miranda principiou com a fatal explosão do castello, cuja narração, feita pelos velhos que a ouviram a seus paes, faz horrorizar.

Após a ruina do castello os hespanhoes fizeram destruir a maior parte das muralhas, o que fez decidir da sorte de Miranda, porque, tendo sido praça de guerra fortissima, acabava de perder a sua importancia como tal, e com ella o seu brazão.

Seguiu-se a isso a transferencia do cabido para Bragança, ordenada pelo bispo D. fr. Aleixo, que tendo, por seus habitos dissolutos, attrahido contra si a indisposição geral dos mirandenses, vingou-se d'elles por esta forma.

A cathedral ficou sendo egreja parochial desde 1764.

Mirandella

Foi uma das villas mais notaveis e fortificadas da provincia de Trás-os-Montes.

Está situada nas margens do rio Tua, uns 30 kilometros ao norte da torre de Moncorvo.

Vista do poente tem alguma apparencia com a cidade de Coimbra, para o que concorre a sumptuosa ponte que domina o Tua, que é toda de cantaria, e tem dezenove arcos.

O rio é muito caudaloso, por vir engrossado com outros dois e mais duas ribeiras, que se lhe junctam acima da villa. Um d'elles é o Tuella, que nasce na Galliza, entra em Portugal pelo logar de Moimenta, e correndo pelos concelhos de Vinhaes e Torre de D. Chama, vae desaguar no Douro pela foz do Tua, tendo percorrido 90 kilometros. O outro é o rio

Mente, que tambem nasce na Galliza, e desagua no Tua, tendo percorrido o mesmo numero de kilometros. As duas ribeiras são a de Lobos e a da Mercê, que vêm engrossar o Tua, cursando a primeira 15 kilometros e a segunda 25.

Tão caudal torrente fez indispensavel esta grandiosa ponte, uma das mais notaveis que ha no reino.

O territorio de Mirandella é mui fertil: produz muito azeite, trigo e fructas. Tem bom gado, bastaute caça, grande abundancia de peixe dos rios que lhe estão vizinhos; e no termo ainda se faz muita creação de bicho da seda.

'Noutro tempo eram famosos os cavallos alli criados e adestrados, para o que concorriam os bons pastos e as excellantes cevadaes dos campos de Mirandella.

Nunca teve porém grande povoação, porque o clima não é dos mais sadios.

El-rei D. Affonso III foi quem elevou Mirandella á cathegoria de villa, dando-lhe foral em 1288. Tem um castello, que ainda hoje se chama dos *Tavoras*, porque os marquezes d'este titulo eram os donatarios da villa: é murada ao uso antigo com tres portas; mas o muro está em ruinas.

Ha em Mirandella *negrilhos* ou *lagomeiros* (alamos pretos) de extraordinaria altura e grossura; e a sua folha serve para sustentar bois, porcos, etc.

Mogofores

Povoação situada sobre o rio Sertema, e que dá o nome á estação que alli ha, mas que nada tem de importante.

As immediações porém são muito pittorescas do lado do nascente, porque reunem uma porção de pequenas povoações, que circumdam a *Varzea de Arcos*, productivo torrão, que abastece em grande parte o mercado que todos os domingos se faz em Anadia.

Sobranceiro a esta povoação está o monte do *Crasto*, posição d'onde se descortina um magnifico panorama.

Alli junto está o solar da Graciosa, cuja familia é o typo da verdadeira fidalguia portugueza; como já não ha *businas* para annunciar a chegada dos forasteiros aos castellos, basta qualquer apresentar-se alli e pedir agasalho para ser *bem vindo*.

Ha na Graciosa um riquissimo museu, digno de ser visto pelos amadores: favor que o seu proprietario facilita com a melhor vontade.

Moita

Povoação situada á esquerda do Tejo, e que dá o nome a uma das estações do caminho de ferro de sul.

Ha outra Moita proximo á estação de Mogofores na linha do norte, aonde se faz regularmente uma feira a 21 de cada mez, que não só é abundante de muitos generos e bom gado, mas que, no tempo proprio, é mercado abundante de magnificas lãs.

Monção

Villa situada em terreno elevado, com castello edificado por el-rei D. Diniz, e cinto de muralhas, obra de el-rei D. João II.

Monção é celebre na historia portugueza por dois cercos que sustentou corajosamente contra as forças castelhanas, um na segunda metade do seculo XIV, andando travados em guerra os reis D. Fernando I de Portugal e D. Henrique II de Castella; o outro por occasião da lucta da independencia de 1640. No primeiro immortalizou-se Deosadeu Martins, esposa do capitão-mór de Monção, Vasco Gomes de Abreu, conseguindo por industria, depois de haver dado muitas provas de valor e devoção civica, fazer levantar o cerco no momento em que a fome ia abrir as portas ao inimigo. No segundo adquiriu merecida gloria a guarnição diminutissima, que defendeu valentemente a praça contra forças muito superiores, durante quatro mezes e meio de cerco e de rijos combates, fazendo a final uma capitulação honrosa, quando a fome já lhe enfraquecia os braços.

Proximo de Monção, juncto ao rio Minho, encontram-se as reliquias do castello de Lapello, fundação de D. Affonso Henriques, e cheio de recordações d'aquelles tempos cavalleirosos.

Dirigindo-se os passos ao longo do rio fica-se encantado com a formosura das suas margens, e voltando-se noutra direcção vae-se admirar a notavel gruta de Agrello.

A 3 kilometros de Monção, e outros tantos do rio, ergue-se o magnifico palacio da Brejoeira, solar de um morgado instituido em 1500, e cuja edificação principiou em 1806 e terminou em 1834.

Para se fazer idéa da grandeza d'este edificio, da sua aprazivel quinta, bellos jardins, compridas ruas de bosques, e excellentes officinas, basta dizer-se que as despesas da construcção orçaram por 400 contos, e isto em epocha em

que os salarios eram a terça parte do que são actualmente.

Moncorvo

Patria de Constantino Marques, a quem em París deram o titulo de *rei dos floristas*, titulo que lhe foi confirmado por *todo o mundo elegante*.

A villa de Moncorvo, 8 kilometros distante da direita do Douro e 144 de Braga, foi fundada em 1216 por D. Sancho II juncto do Roboredo, que grande parte do dia lhe veda o sol. Tem grande egreja de naves, bom chafariz, algum commercio e bastantes cordoeiros. No tempo do marquez de Pombal houve alli grande cordoaria para embarcações, na qual se empregava o canhamo da Villariça (70 a 80 mil kilogrammas), de cujo valle, cognominado o celleiro de Moncorvo, dista 5 kilometros.

Mondego (rio)

Nasce nas vizinhanças da Guarda, serra da Estrella; banha Coimbra, cujos ferteis e extensos campos inunda nas cheias; e depois de receber, á direita o Dão e Frio, e á esquerda o Alva, Ceira e Anços, fórma o porto da Figueira, aonde se faz muito sal, especialmente na ilhota *Morraceira*.

Percorre 30 leguas, 13 das quaes, do Dão para baixo, são navegaveis.

Montalegre

Villa que teve uma bem construida fortificação, de cujo castello ainda hoje existem as ruinas.

O concelho de Montalegre é mais conhecido por *Terras de Barrozo;* principia ao meio da serra do Pendo até á da Misarella, e é atravessado pelas altas montanhas de S. Domingos de Morgade e pelas das Alturas, que em escalões vão descendo até Ruivães e faldas da notavel serrania do Gerez.

No alto do Barroso é o frio tão violento e o inverno tão continuado, que as geadas começam no principio de outubro augmentando gradualmente, e só diminuem em maio: os regatos gelam nos tres mezes do inverno, e neste tempo as neves chegam a embaraçar o transito dos habitantes, que por muitos dias são impedidos de ver terra: o frio chega algumas vezes a 3 gráus abaixo de zero.

Apesar d'isso os seus habitantes são robustos, sadios, e vivem longos annos.

As Terras de Barrozo podiam ter um consideravel ramo de

commercio, como ha na Hollanda, Irlanda e Holstein, se os seus moradores soubessem manipular o queijo e a manteiga como 'naquelles paizes, para serem levados a paizes longinquos.

O principal rendimento dos povos das *Terras de Barrozo* é a criação de gado, sobretudo o vaccum, cavallar e muar.

O vaccum, a que chamam *raça barrozã*, é incontestavelmente o melhor de todo o reino, senão tambem o de Hespanha.

Deve advertir-se que as *Terras de Barrozo* comprehendem tambem o concelho de Boticas.

E curiosissima a descripção que fr. Luiz de Sousa faz da visita pastoral que o sancto arcebispo D. fr. Bartholomeu dos Martyres fez em 1564 ás *Terras de Barrozo*, descripção que todos os demais bispos deviam ler amiudadas vezes, para aprenderem como deve ser o zelo pastoral do clero.

Emquanto que vamos á Suissa contemplar serras, neves e precipicios, ignoramos o que por cá temos digno de admiração: 'neste caso estão as serras que existem ou circumdam as *Terras de Barrozo*, especialmente o Gerez.

Para se poder calcular o que possuimos, diremos alguma cousa da ponte da Misarella, que fica na estrada que vae de Braga a Montalegre, e está lançada sobre o Regavão, 500 metros distante da sua confluencia com o Cávado, e aonde o exercito francez, commandado por Junot, soffreu alguma resistencia quando em 1810 retirava para Hespanha.

Esta altissima ponte deve pouco á arte e muito á natureza.

O ruidoso estampido das aguas, precipitando-se em repetidas catadupas, e formando debaixo d'ellas uma profunda caldeira; um horisonte sombrio e apertado pelas montanhas circumjacentes, que se elevam em escalões de bravas penedias; o Gerez, que a mui curta distancia ostenta parte da sua selvatica magestade, dão a este sitio um ar pittoresco, e de melancholica solidão, e á ponte uma celebridade tal, que nenhuma outra do reino tem, chegando o povo ingenuo a crer que a ponte fôra obra do demonio, como mostra a seguinte lenda:

Um malfeitor das terras d'além Douro, perseguido pela justiça, embrenhára-se pelas serras de Trás-os-Montes, até que um dia fôra parar á beira de uma torrente caudal e pavorosa pelo fragor das aguas, que dos penedos se precipitavam. Para se livrar da forca offereceu a alma a Satanaz se elle lhe fizesse transpor aquelle abysmo.

O diabo acceitou o pacto, e lançou-lhe uma ponte sobre a torrente. Apenas porém o salteador passou, desappareceu a ponte.

Á hora da morte confessou isto a um sacerdote, o qual teve a astucia de lograr o demonio, já que era tão bom engenheiro.

Disfarçou-se em salteador, foi ao mesmo sitio, e fez egual proposta ao diabo, que acceitou logo. Reappareceu a ponte: passou o padre; mas, logo que se viu do outro lado, puchou de um ramo de alecrim, molhou-o na caldeirinha de agua benta que levava escondida, aspergiu a ponte, fazendo o signal da cruz e os exorcismos da egreja. O diabo perdeu logo o seu poder, e dando um estoiro medonho, fugiu espavorido, deixando o ar toldado de fumo negro e ascoroso.

A ponte ficou alli desde então.

Esta lenda, a do castello de Almourol, e muitas outras de egual genero, que se relatam por todo o paiz, mostram bem que em quanto vamos a paizes extrangeiros admirar o que por lá ha, deixamos no olvido, ou ignoramos o que por cá temos.

'Noutra parte a serra do Gerez seria o ponto de reunião de todos os *touristas*, e nenhum deixaria de ir á ponte da Misarella; aqui quasi ninguem sabe que ellas existem!

Montalegre dista 65 kilometros de Braga.

(Vide Almourol.)

Montejuncto

Notavel cordilheira nas proximidades de Leiria, composta das serras de Albardos, Minde e outras, aonde ha marmore fino, pedra calcaria e azeviche.

Os cavallos que se criavam 'nestas serras eram tão ligeiros, que os poetas antigos disseram que *as egoas alli concebiam dos ventos*.

Moura

Villa situada nas proximidades do Guadiana, a 55 kilometros de Evora: é murada, tem fabricas de tecidos, e grande commercio com a Hespanha.

Tem feira a 4 de outubro.

Monte-mór o Novo

Villa do Alemtejo, proxima ao rio *Canha*, situada na estrada das Vendas Novas a Estremoz.

Foi patria de S. João de Deus, e do celebre historiador Mendes Pinto.

Dista das Vendas Novas 23 kilometros, e de Estremoz 87.

Monte-mór o Velho

Villa antiquissima, situada á direita do Mondego, entre Coimbra e Figueira, e que tem algumas antiguidades, sendo uma d'ellas as ruinas do castello, cuja tradição recorda sanguinosas eras, porque foi alli que Lopes Pacheco, Pedro Coelho e Alvaro Gonçalves, resolveram D. Affonso IV a fazer dar a morte a D. Ignez de Castro, e d'alli é que elle partiu para ir fazer executar tão barbara deliberação.

É terra de consideração, pelos depositos de cereaes que alli ha, e pela feira que em todas as quartas feiras de cada quinze dias alli se faz, sendo a annual a 8 de setembro.

Para ir a Monte-mór o Velho deixa-se a estação de Formozelha, da qual está distante 8 kilometros, e vae-se em bateira, a cavallo, ou mesmo a pé, o que é um excellente passeio.

Mortagoa

Povoação a 20 kilometros da Mealhada, que nada tem de importante além da prodigiosa producção de seu solo, que na maior parte suppre os povos da Bairrada das principaes cousas necessarias á vida.

Foi alli que falleceu o celebre medico João Jopes de Moraes.

Moz e Murça

(Vide *Sam-Ceriz.*)

Murtoza

Situada em terreno arenoso, e cujos habitantes são todos pescadores. Dista do Porto 40 kilometros, de Aveiro 10, e de Estarreja 7.

Em *Pardelhas*, uma das aldêas de que se compõe a Murtoza, ha diariamente uma abundantissima feira de peixe, que d'alli é transportado para o Porto, Vizeu, etc.

A Torreira, em cuja costa é apanhado este peixe, e que lhe fica proxima, mas separada por uma *lingua* de agua bastante caudalosa, e ás vezes arriscada na sua passagem, emprega nove companhas na pesca da sardinha, e muitas vezes rendem *contos de réis cada redada* que tiram.

O principal recreio, que têm os que vão tomar banhos para

a *Torreira*, é assistir diariamente a todos os pormenores para a pesca.

As casas em que os banhistas habitam são feitas de madeira, e quasi todas com um andar e uma varanda.

A estas habitações chamam *palheiros*.

As arêas a pouco e pouco vão procurando submergir alguns d'estes palheiros; mas seus donos, quando lhes parece, *mudam-lhe o poiso*, transportando-os, *inteiros*, para outro local!

A agua que alli se bebe é tirada de uns poços, que ha no areal, e com ella se faz chá tão delicioso, como ainda não tomámos em outra parte.

Foi alli que o sr. José Luciano de Castro encetou a sua carreira jornalistica, publicando os celebres *Boletins da Torreira*.

Oliveira de Azemeis

Villa bastante importante, tanto pelos seus edificios, como pelo commercio que tem.

Uma das camaras transactas, haverá doze annos, enriqueceu-a com um magnifico edificio aonde são accommodadas todas as repartições judiciaes e administrativas, e para tão importante despesa apenas foi lançado um tributo sobre o vinho de consumo.

Isto prova que a boa administração foi muita, e o consumo do vinho não foi pouco.

Oliveira de Azemeis é patria do sr. José da Costa Pinto Basto, um dos homens mais honrados que temos visto seguir a tortuosa vereda da politica.

Dista do Porto 36 kilometros, e de Ovar 6.

Na estação d'esta villa deve sahir quem para lá quizer ir; mas não ha meios de transporte senão a cavallo.

Oliveira do Bairro

Povoação entre Coimbra e Aveiro, a 21 kilometros d'esta cidade e 35 d'aquella. Não tem mais importancia do que a de ser cabeça de concelho.

Oliveirinha

Povoação 10 kilometros distante de Aveiro, cujo unico merecimento é a feira de gado, que alli tem logar a 21 de cada mez.

Não ha feira no paiz aonde appareçam potros e cavallos novos, tão lindos como alli; mas todos sentem muito a mudança para casa do comprador.

A razão é porque os *criadores* d'aquelles sitios são tão apurados no tractamento dos potros ou cavallos, e dão-lhes tantos mimos a comer, que, passando para o poder d'outros, estranham infallivelmente.

Além d'isso costuma ter máus cascos o gado que alli se vende, por ser criado nos campos de Angeja.

O sr. José Luciano de Castro é natural da Oliveirinha.

Ourem (Villa Nova de)

Situada sobre uma montanha, com muros e castello, obra de D. Affonso I.

Dista 105 kilometros de Lisboa, 18 de Thomar e 20 de Leiria.

Ovar

Situada na margem septemtrional da ria de Aveiro e foz de uma ribeira, está quasi toda rodeada de pinhaes, que sustentam as arêas, os quaes sem este embaraço já teriam submergido a povoação.

A população, que é immensa, vive da pesca e do commercio.

Dista 34 kilometros do Porto e 28 de Aveiro.

Junto á estação ha uma hospedaria, e na villa ha outra.

Palmella

Povoação que dá o nome a uma estação proxima a Setubal, situada sobre um monte, d'onde se gosa o magnifico panorama, que Lisboa apresenta.

Dista d'esta cidade 28 kilometros, e 5 de Setubal.

Pedrogão Grande

Perto de Figueiró dos Vinhos, 40 kilometros distante de Coimbra, e aonde houve uma notavel fabrica de ferro, e um convento dominico, no qual o sabio fr. Luiz de Granada escreveu as suas obras.

Penafiel

Pequena cidade, edificada no declive de uma montanha, a 36 kilometros do Porto.

Tem alguns edificios de consideração, entre os quaes occupam o primeiro logar os *paços do concelho*.

Uma das cousas, que dá bastante vida a Penafiel, é a feira de S. Martinho, que rivaliza com a da Gollegã, as quaes ambas têm principio a 11 de novembro, e duram alguns dias.

Além d'isso é ponto forçado de passagem para Trás-os-Montes, assim como Famalicão o é para o Minho, o que faz com que diariamente se cruzem alli as diligencias que fazem o serviço entre a Regoa e o Porto.

Além d'estas ha outra diligencia, cujo serviço é privativo entre Penafiel e Porto, como se poderá ver quando tractarmos d'esta cidade.

Peniche

Villa 30 kilometros distante de Torres Vedras, situada sobre uma peninsula fortificada, perto das Berlengas, com porto para embarcações de pequeno lote e um pharol no cabo Carvoeiro, 70 kilometros ao norte de Lisboa.

Pesqueira (S. Jcão da)

Situada perto do Sanctuario do Senhor *Salvador do mundo*, que está sobre a margem esquerda do Douro, em sitio elevado, sobranceiro ao ponto em que nos fins do seculo passado foi quebrada.

Pernes

Villa 12 kilometros distante de Santarem, uma das mais celebres que tem Portugal, porque é povoação do tempo dos mouros, e aonde D. Affonso Henriques descobriu aos companheiros o intento com que vinha de Coimbra para tomar Santarem.

Está situada na descida de um monte arborizado, e fresco por causa dos dois rios que o cercam, dos quaes o maior e mais caudaloso é o Alviella, que nasce 'nuns olhos de agua, onde tem um sorvedouro, que engole tudo o que lhe lançam, e logo o despedaça nos penedos.

A cascata que formam os olhos de agua, que dão nascente ao Alviella, é mais uma das provas de que vamos ao estrangeiro admirar o que por lá ha, e ignoramos o que por cá temos, porque é ella tão singular, quão pouco conhecida.

Pinhel

Cidade que se diz fundada pelos turdulos, e foi reedificada por D. Affonso I, em 1179.

Tem grande commercio de meias de lã; mas é sujeita a sesões, em consequencia das suas más aguas.

Dista 78 kilometros de Vizeu, 30 da Guarda e 330 de Lisboa.

Poço do Bispo

Estação a 4 kilometros de Lisboa, em cujo transito se encontram immensos estabelecimentos industriaes, taes como: distillação, clarificação de azeite, saboarias, tinturaria e estamparia de algodão, etc.

Entre Lisboa e Poço do Bispo ha diariamente diversas carreiras de omnibus; e é um agradavel passeio ir 'nestes vehiculos e regressar pela via ferrea, ou vice-versa.

Pombal

Villa a 48 kilometros de Coimbra, solar do celebre ministro que primeiro foi conde de Oeiras, e depois marquez de Pombal, e cujos restos mortaes alli estiveram depositados até 1855, em que foram trasladados com toda a pompa, por ordem do actual representante do mesmo titulo, para a sua capella de Nossa Senhora das Mescês, na rua Formosa, em Lisboa.

Em Pombal, e sobre o altar-mór da egreja parochial de S. Miguel, jurou D. Affonso, *sob pena de traidor e de incorrer na maldição de Deus e de seu pae, de sempre o servir e obedecer, e de comsigo não trazer mais malfeitores, mas de prender os que podesse, e entregar a el-rei; e os que trazia lançaria de si.*

Quem prestava juramentos d'esta ordem com toda a facilidade, para da mesma fórma deixar de cumprir, não admira que depois fosse o verdugo da infeliz Ignez de Castro.

A Pombal chegam ordinariamente diligencias que conduzem os passageiros de Leiria para o caminho de ferro, e voltam depois da chegada do comboyo.

O preço do transporte de cada passageiro são 1$000 réis, e tem um logar na almofada por 800 réis.

(Vide Leiria.)

Ponte da Barca

É summamente aprazivel esta villa, e está situada em uma collina pouco elevada na margem esquerda do Lima, proximo da confluencia d'este rio com o Vez. Cercam-na por todos os lados o vasto arvoredo, veigas sempre verdes, e

prados que vecejam perennemente. Na parte mais alta ergue-se a egreja matriz, dominando com a sua torre ponteaguda toda a povoação; e na mais baixa espelham-se as casas na lisa superficie do rio, onde tambem se retrata a magestosa ponte, que dá communicação da villa para a margem opposta. Esta guarnece-se de arvores que brincam com a corrente fugitiva. E nas costas da villa avultam ao longe elevadas montanhas fazendo caixilho a todo este gracioso painel.

A 3 kilometros para o interior fica a villa dos Arcos de Val de Vez; e a 16, descendo pelo rio, está Ponte do Lima, edificada como a Ponte da Barca, na margem esquerda; e d'ahi para baixo, a outra tanta distancia, senta-se na margem direita, juncto á foz do Lima, a cidade de Vianna do Castello.

Até 1350 não houve alli habitação alguma; nesta epocha estabeleceu alli uma familia uma pobre casa de venda; seguiram-se a esta algumas outras edificações, de fórma que no fim do seculo já havia o nucleo de uma aldêa.

Uma d'estas familias era a de Maria Lopes da Costa e seu marido Gonçalo Affonso de Aboim, ambos de illustre linhagem: esta senhora é que póde dizer-se ser quem povoou a villa, porque viveu 110 annos, foi casada duas vezes, e teve dos dois matrimonios 120 descendentes, entre filhos, netos e bisnetos, 80 dos quaes viveram alli em convivencia diaria com a sua fecundissima progenitora.

Indo el rei D. Manuel a Galliza, pernoitou alli, quiz ver reunida a familia, fez mercês a todos, e concedeu foral á terra com varios privilegios.

Assim se formou a povoação.

Ponte de Lima

Villa distante 22 kilometros de Vianna e 27 de Braga.

De origem mui remota, soffreu muitas invasões dos sarracenos, que a deixaram em mísero estado.

D. Thereja e seu filho D. Affonso Henriques fizeram repovoal-a em 1125, dando-lhe foral com muitos privilegios, que foi confirmado por D. Affonso II, e posteriormente por D. Manuel.

Apesar d'isso viu-se depois em tal decadencia, que apenas era um montão de choças quando D. Pedro I a reedificou em 1360, fazendo construir a sua ponte de 24 arcos entre duas torres para sua defeza, e guarnecendo a villa com grossas muralhas, em que mandou abrir cinco portas.

Situada em posição muito aprazivel, é abundante de cereaes, e mimosa de muitos fructos, saudaveis e saborosos.

Ponte do Tejo

Esta ponte, proximo á estação da Praia, cuja estampa damos na capa do presente Guia, é a obra de arte mais importante do caminho de ferro de leste, e póde dizer-se monumental e de primeira ordem, entre as grandes obras do seu genero em toda a Europa. É não só notavel pela solidez e excellente collocação, como pela elegancia de fórmas. Atravessa o Tejo muito perto da villa de Constança, no ponto da confluencia d'este rio com o Zezere, e a 118 kilometros de Lisboa, ficando-lhe quasi contigua a estação da Praia. Tem em cada um dos extremos, assentados sobre as margens, dois grandes encontros de cantaria e tijolo, e dezeseis vãos de 29m,20 de luz, apoiados sobre pilares tubulares de ferro fundido. Cada pilar é formado de tres tubos cylindricos, tendo 2m,40 de diametro a parte d'elles cravada no terreno, e 1m,83 a parte de fóra. Foram cravados pelo systema de ar comprimido, a profundidades variaveis, entre 10 e 19 metros abaixo da estiagem. Metade dos tubos assenta sobre um banco de rocha que está debaixo das arêas do rio: outra metade foi cravada através de arêa e de um banco de grosso cascalho, fortemente agglomerado com saibro.

Os tubos da primeira via já estavam collocados, quando sobrevieram as cheias do inverno de 1861, e então se observou que eram insignificantes as escavações em torno d'elles, produzidas pela corrente das aguas; o que é devido á pequena secção dos tubos relativamente á grande vasão da ponte.

A altura dos cylindros, acima das aguas da estiagem média, é de 16 metros e meio; e a das vigas ou tirantes de ferro que se cruzam obliquamente é de 3 metros; sendo 18 metros e meio a altura total entre os carris ou nivel por onde passam os comboyos e as aguas da estiagem, no verão.

É de 494 metros, ou quasi meio kilometro, o comprimento total da ponte entre os encontros.

'Nesta obra, de certo a mais arrojada do nosso paiz, entram proximamente 640 toneladas, ou 640:000 kilogrammas de ferro laminado; e 1:150 toneladas, ou 1,150:000 kilogrammas de ferro fundido: ao todo perto de dois milhões de kilogrammas de ferro, e 3:250 metros cubicos de madeira.

Em junho de 1861 começaram os trabalhos definitivos

d'esta construcção, empregando-se durante ella, e sempre trabalhando, tres machinas de vapor da força de doze cavallos cada uma, e differentes apparelhos de mergulhar. Em 19 de agosto de 1862 correu sobre a ponte a primeira locomotiva. Em 26 de outubro verificou-se a inspecção da obra por parte do governo. As competentes experiencias foram feitas com um comboyo, composto de 24 wagons, carregados de carris, puxado a duas locomotivas, trabalhando a dupla tracção. O peso total d'este comboyo era para mais de 300 toneladas, ou tres milhões de kilogrammas.

Foram completamente satisfactorios os resultados das provas a que a commissão procedeu, e até superiores aos que mathematicamente se poderiam esperar.

Portalegre

Cidade, capital do districto do mesmo nome e séde episcopal, edificada sobre um alto monte, cuja importancia não só em industria, mas em avultada população e luzida nobreza, já era reconhecida em 1533, epocha em que D. João III a tornou cabeça de uma nova correição.

Este mesmo rei creou o bispado de Portalegre desmembrando do da Guarda as terras transtaganas, e annexando-lhe outras do arcebispado de Evora, para assim acudir aos males que havia causado o desgosto de D. Jorge de Mello, quando, violentado por el-rei D. Manuel, teve de ceder a administração da abbadia de Alcobaça ao cardeal infante D. Affonso, filho do mesmo D. Manuel, e acceitar a presidencia da egreja egitanense, presidencia que exerceu 30 annos, durante os quaes residiu sempre em Portalegre, sem jámais ir á Guarda.

Presentemente tem Portalegre dado grande desinvolvimento á industria fabril, principalmente em pannos, que rivalizam com os das fabricas inglezas.

Dista 10 kilometros da estação do mesmo nome, na linha de leste, e communica com ella por meio de um *char-à-bancs* e uma traquitana, que conduzem os passageiros a 400 réis cada um, podendo estes levar 7 kilogrammas de bagagem.

Cada um d'estes vehiculos faz a sua carreira diaria, sendo o *char-à-bancs* para o comboyo mixto e a traquitana para o comboyo do correio.

A hospedaria de Joaquim Antonio Rodrigues e a estalagem de Francisco Balon, são os melhores estabelecimentos, que alli ha neste genero; e os seus preços variam de 500 a 800 réis diarios.

Esta cidade é digna de attenção pelos seus estabelecimentos fabris, pela bella e pittoresca posição em que se acha, pelos muitos e bons edificios que possue, sendo de todos o mais notavel a sé cathedral, e pelos amenos e apraziveis arredores, abundantes de quintas e fontes, que muito a assemelham com a provincia do Minho, não esquecendo a vasta serra, que da cidade tomou o nome, coberta e povoada na sua maior extensão por uma soberba e rica matta de castanheiros, cujos córtes produzem boas madeiras de construcção, que abastecem os mercados da provincia, e se exportam para Hespanha.

É digna de especial menção a perspectiva do monte de Nossa Senhora da Penha, em frente da cidade, cujo pinaculo que o corôa, formado de rocha viva, se eleva a grande altura, dominando o extenso e ameno valle, ornado de fertilissimos vergeis, por onde correm riachos de crystalinas aguas.

Porto

É a cidade mais activa e commercial do reino.

Está edificada sobre tres montes, e olhada de Villa Nova apresenta uma vista amphitheatrica a mais agradavel possivel.

Este quadro é realçado com o effeito que faz no centro a torre dos clerigos, que tem 70 metros de altura, até á base da bola.

Ignóra-se completamente a sua origem primordial.

Sabe-se porém que em 569 pertencia aos suevos, e chamava-se *Castrum Novum* para se distinguir do *Castrum Antiquum*, como então se chamava Gaia.

Foi consecutivamente passando ao dominio dos godos e arabes, a quem D. Affonso I das Asturias a tomou em 716.

Passou então a ser alternadamente conquistada por arabes e christãos, até que no seculo X foi completamente arrazada por aquelles, não ficando pedra sobre pedra.

Arrazada esteve muitos annos, até que, entrando pela foz do Douro uma armada de gascões, e agradando a estes a localidade, reedificaram a cidade, e estabeleceram-se 'nella, cingindo-a de fortes muralhas.

Em 1094 tomou posse d'ella o conde D. Henrique como parte do dote de D. Thereja, e desde então foi prosperando constantemente até adquirir o gráu de grandeza que ora tem.

Para se poder imaginar o que é o Porto, basta dizer-se que tem 43 advogados, 32 agentes commerciaes, 63 alfaiates, 21

algibebes, 6 alquilerias, 4 architectos, 8 armadores, 17 armazens de fato feito com o maior apuro e perfeição, 6 bancos, 110 barbeiros e cabelleiros, 12 cambistas, 63 carteiros e depositarios de caixas do correio, 7 cerieiros, 20 chapelleiros, 13 collegios de educação, 14 companhias de primeira ordem, 5 condeceiros, 12 confeiterias, 4 constructores de pianos e 3 de navios, 12 despachantes, 6 douradores, 25 droguistas, 5 dentistas, 29 encadernadores, 7 esculptores, 38 pharmaceuticos, 66 facultativos, 38 fabricas, 102 funileiros e latoeiros, 29 hospedarias, 1:300 negociantes, parte dos quaes possuem 116 navios, 150 ourives, 24 photographos e pintores, 23 periodicos, 66 procuradores e ajudantes, 20 serralheiros e espingardeiros, 13 relojoeiros, e um sem numero de individuos de diversas condições, que seria fastidiosissimo estar a enumerar.

Além d'isso tem grandes e sumptuosos edificios, como por exemplo, a casa da bolsa, o palacio chamado dos *Carrancas*, hoje propriedade d'el-rei; os theatros de S. João e Baquet: o quartel de Sancto Ovidio, que tem commodos para 2:000 soldados; a casa da camara; a relação; a assembléa portuense; a philarmonica; a casa pia; o hospital de Sancto Antonio; o paço do bispo; a sé com o seu altar *todo de prata;* a assembléa ingleza; e muitos outros de egual natureza.

Tem abundantes mercados, alguns dos quaes, como por exemplo o do *Anjo* e o do *Bolhão,* são riquissimos em todos os sentidos, e abastecem a cidade de quanto é necessario para os gozos e commodidades da vida.

São dignos de notar-se: a alfandega e seus armazens subterraneos; as egrejas e hospital do Carmo; o cemiterio publico chamado *Prado do Repouso;* a egreja da Lapa, aonde está o coração de D. Pedro IV, e o cemiterio proximo e pertencente á mesma egreja; o seminario episcopal, e as vistas que d'alli se gozam sobre o Douro, bem como dos passeios das Fontainhas e Virtudes; o palacio de crystal; o banco commercial, o matadouro; excellentes estabelecimentos de instrucção, como a eschola medico-cirurgica; academia polytechnica; eschola industrial; academia de bellas artes; lyceu nacional, e seminario episcopal.

Além dos cemiterios de que já fallámos (Repouso e Lapa), tem os de Agramonte, S. Francisco, Carmo, Cedofeita, Trindade, Sancto Ildefonso e Bomfim.

Tem doze hospitaes, e são: o Real, de Sancto Antonio, de Sancta Clara das velhas invalidas, dos lazaros e lazaras, de entrevados e entrevadas, militar, militar de D. Pedro V, dos

marinheiros inglezes, e das ordens de S. Francisco, Carmo, Terço e Caridade, e Trindade.

Além do quartel de Sancto Ovidio, tem o da Torre da Marca, proximo ao palacio real, e palacio de crystal, e diversos conventos, em que egualmente estão aquartelados os corpos de tropa.

A força militar existente no Porto e os pontos em que se estaciona, são os seguintes: caçadores 9, no quartel (convento) de S. Bento; infanteria 5, Torre da Marca; infanteria 18, Sancto Ovidio; cavallaria e infanteria da municipal, quartel (convento) do Carmo (*a*); destacamentos de sapadores, em Monchique: de artilheria, na serra do Pilar; de cavallaria, na Batalha; e companhia de veteranos, no castello da Foz.

A bibliotheca publica, estabelecida no extincto convento de Sancto Antonio da Cidade, proximo ao jardim de S. Lazaro, tambem é digna de ser vista.

Tem perto de 70:000 volumes impressos, não contando os dos conventos, que excedem a 100:000, e 1:200 manuscriptos.

Tem o Porto tres museus: dois publicos e um particular; os publicos são: Atheneu portuense e Museu portuense; este tambem era particular, e deve-se a sua existencia ao incansavel trabalho e avultadas despezas que fez o seu primeiro proprietario João Allen. É hoje propriedade municipal, e tem perto de 500 quadros de distinctos pintores nacionaes e extrangeiros, taes como: Sequeira, Rubens, Van-Dick, Salvador Rosa, Rembrant, Guido, Murillo, Corregio, etc.; e de Vieira Portuense tem um Christo Cruxificado, um S. João e um quadro historico.

O Atheneu, na sua collecção de quadros, tem dignos de serem notados um S. Sebastião, uma Adoração dos Magos, o enterro de Christo, e uma Venus.

Ha alli quatro preciosidades historicas, e são: a espada de D. Affonso Henriques, a escrivaninha com que o papa brindou a fr. Bartholomeu dos Martyres, no concilio tridentino; e o chapeu armado e oculo que D. Pedro IV usou durante a campanha da liberdade.

O outro museu é o do sr. Augusto Luso, que tem procurado enriquecel-o com preciosas e raras curiosidades.

Ha um jardim e sete passeios publicos, e são: jardim de S. Lazaro; passeios: das Fontainhas, da Aguardente, do

(*a*) A municipal de Lisboa tambem tem uma parte da força no quartel (convento) do Carmo.

Bomfim, da Lapa, das Virtudes, da Victoria e de Massarellos.

Todos porém são improprios de uma tal cidade.

Podia o Porto possuir o melhor jardim e passeio publico do paiz, se fosse reunido o jardim de S. Lazaro ao passeio das Fontainhas, demolindo-se os edificios que lhe ficam de permeio.

Houve uma epocha em que estas demolições pouco importariam: mas hoje seriam enormes em consequencia das novas construcções que alli têm tido logar.

Está portanto o Porto condemnado a não ter um passeio digno d'elle.

Cinco associações recreativas, que não duvidamos pôr em primeiro logar do que as de Lisboa, em escala correspondente, facultam distracções e promovem commodidades aos habitantes do Porto, e são: Club portuense, Assembléa portuense, Feitoria ingleza, sociedade Philarmonica e sociedade Terpischore.

Os bailes que se dão nas tres primeiras são de um luxo e profusão espantosos.

Possue o Porto mui variadas e notaveis habitações, tanto pela riqueza como pela elegancia e solidez das suas construcções; é porém *pobre* de palacios de nobreza.

D'estes apenas conhecemos quatro, e são: o do conde de Terena, proximo ao palacio de crystal; do conde de Rezende no campo de Sancto Ovidio; do visconde de Veiros, ás Aguas ferreas; e do visconde de Azevedo, a Sancto Antonio do Penedo.

O primeiro foi propriedade de Pedro Pedróssem, ácêrca de quem o vulgo conta uma lenda, na qual alteram o nome do heroe, transformando-o em *Pedro cem*, porque, dizem elles, foi tão rico, que tudo quanto tinha era em numero de *cem*, e para em tudo ser exacta a conta, até tinha *cem* navios.

Ensoberbeceu-se a tal ponto com a sua riqueza, que chegou um dia a proferir a *blasphemia*, de que não podia ser pobre, ainda que Deus o quizesse.

Neste momento entravam os seus *cem* navios pela barra dentro: de repente medonho temporal se desinvolveu, e todos os *cem* navios de *Pedro cem* foram feitos em pedaços.

Esta catastrophe causou tal ruina a *Pedro cem*, que se viu obrigado a esmolar, e quando pedia, proferia as seguintes palavras: Quem dá esmola a *Pedro cem*, que já teve e agora não tem.

Do antigo edificio apenas resta uma torre com ameias, e

da qual tambem o vulgo diz que *Pedro cem* presenceou o complemento da sua ruina, tremendo castigo que Deus lhe deu.

A lenda, com quanto *ridicula*, tem mais moralidade do que muitas outras, que vemos repetidas com *elegancia*...

O segundo palacio tem um pequeno mas elegante jardim, que quasi se póde reputar publico, porque o seu proprietario manda facultar a entrada 'nelle aos domingos e dias sanctos, e centenares de familias alli concorrem 'nesses dias.

Ha porém diversos palacetes de construcção moderna, que muito aformozeam a cidade, tornando-se mais notaveis os de Antonio Bernardo Ferreira, no largo da Trindade; do conde do Bulhão, na rua Formosa; do visconde de Pereira Machado, na rua da Alegria; e de Joaquim Pinto Leite, no Campo pequeno.

São dignos de notar-se: a memoria feita a D. Pedro v, pela iniciativa dos artistas; a ponte pensil sobre o Douro; os estabelecimentos de ourivesaria, na rua das Flores; a rua do Almada; as fabricas, movidas a vapor, para a fiação de algodão, de pannos, e de fundição; o cemiterio de S. Francisco, subterraneo, e similhante ás catacumbas romanas, e o da Lapa; e as vistas que se descortinavam da torre dos clerigos, e a egreja da Lapa aonde está depositado o coração de D. Pedro IV.

O viajante que estiver no Porto a 24 de setembro deve ir a esta egreja assistir ás exequias que se fazem no anniversario da morte de D. Pedro IV com o rendimento do producto de uma subscripção levantada com tal destino.

O Porto tem 214 ruas, 56 travessas, 30 viellas, 10 calçadas, 16 becos, 18 praças e campos, e 40 chafarizes.

A praça de *Carlos Alberto*, que sempre é agradavel, torna-se o mais interessante possivel em todas as terças feiras do mez de abril, dias em que se faz alli um mercado *sui generis*.

Ao viajante que estiver no Porto em qualquer d'aquelles dias, recommendamos que vá áquella praça assistir á *feira dos criados e criadas*, e verá o ar de festa e arraial com que se *compram e vendem* serviços por um dado tempo.

Concluiremos, especificando os meios de locomoção que ha no Porto, os pontos aonde devem ser procurados, e indicando alguns hoteis e hospedarias.

SERVIÇO DE DILIGENCIAS, MALAS-POSTAS E RECOVAGENS DO PORTO PARA VILLA NOVA DE FAMALICÃO, BRAGA, GUIMARÃES, BARCELLOS E VIANNA

Escriptorio—Entre Paredes

Diligencias para Braga e Guimarães

Partem á meia noite.

Chegam .. á Carriça ..... ás 2 horas, e muda.
a Villa Nova .... ás 4 horas, e muda.
a Braga ..... ás 7 horas.
a Guimarães .... ás 7 horas.

Regressam de Braga ..... ás 5 horas da tarde.
de Guimarães ... ás 5 1/4 horas da tarde.

Chegam .. a Villa Nova .... ás 7 1/2, e muda.
á Carriça ..... ás 9 3/4, e demora 1/4.
ao Porto ..... á meia noite.

Mala-posta para Braga

Parte ás 6 horas da tarde.

Chega .... á Carriça ..... ás 7 1/2 horas, e muda.
a Villa Nova .... ás 9 1/2 horas, e demora 1/4.
a Braga ..... á meia noite.

Regressa meia hora depois.

Chega.... a Villa Nova .... ás 2 1/4 horas, e demora 1/4.
á Carriça ..... ás 4 1/2 horas, e muda.
ao Porto ..... ás 6 1/2 horas.

Mala-posta para Vianna

Parte ás 5 horas da tarde.

Chega.... á Carriça ..... ás 7 horas, e muda.
a Villa Nova .... ás 9 1/4 horas, e demora 1/4.
a Barcellos..... ás 12 horas, e muda.
a Sancta Marinha ás 2 horas, e muda.
a Vianna ..... ás 4 horas, da manhã.

Regressa ás 7 horas da tarde.

Chega.... a Sancta Marinha ás 8 3/4 horas, e muda.
a Barcellos ..... ás 10 1/4 horas, e demora 1/4.
a Villa Nova .... á 1 hora, e muda.
á Carriça ..... ás 3 1/2 horas, e muda.
ao Porto ..... ás 6 1/2 horas da manhã.

Natureza dos vehiculos	Pontos de partida e chegada	Distancia em kilometros	Preços de viagem		Preço por kilogramma de excesso de bagagem, ou encommendas
			1.ª classe	2.ª classe	
Diligencia	Porto a Villa-Nova	32	1$300	1$100	35
	Idem a Guimarães	54	1$900	1$400	45
	Idem a Braga	50	1$900	1$400	46
	Villa-Nova a Guimarães	22	$800	$600	25
	Idem a Braga	18	$800	$600	25
Mala-posta	Porto a Villa-Nova	32	1$440	1$200	35
	Idem a Guimarães	54	2$000	1$600	45
	Idem a Braga	50	2$000	1$600	45
	Idem a Barcellos	50	-$-	1$600	45
	Idem a Vianna	80,5	-$-	2$500	70
	Villa-Nova a Barcellos	18	-$-	$720	25
	Idem a Vianna	48,5	-$-	1$600	35
	Barcellos a Vianna	30,5	-$-	$900	25

OBSERVAÇÕES. — Por legua avulsa de 5 kilometros 200 réis na diligencia, e 240 na mala-posta. Para os menores dé septe annos metade dos preços marcados.

A todo o passageiro é permittida franca de porte a sua bagagem até 7 kilogrammas na diligencia e 5 na mala-posta. D'ahi para cima tem de pagar o excesso segundo a tabella. As fracções inferiores a meio kilogramma contam-se como meio kilogramma.

As encommendas de pequeno volume, quando seu pêso não chegue a 2 kilogrammas, pagarão o duplo do preço marcado na tabella para o kilogramma. O porte de objectos pouco pesados e de grande volume, será regulado por convenção á vista dos mesmos.

A companhia responsabilisa-se pela entrega das bagagens e encommendas que *devidamente* lhe tiverem sido intregues; e no caso de descaminho indemnisará o dono na importancia do objecto, uma vez que este tenha sido reconhecido no acto da entrega, e seu valor não seja assás importante. Quando porém a natureza do objecto não tenha sido conhecida, e este se ache fechado em mala ou caixa, será o dono, pelo descaminho d'estas, indemnisado na razão de 2$000 réis por cada 5 kilogrammas de pêso.

Para os objectos de grande valor, ou quando seu dono prefira *segural-os* declarará o valor em que os reputa, e esse valor será o que tem de lhe ser restituido, quando se verifique extravio ou perda dos mesmos. Nestes casos porém, o dono do objecto tem de pagar, além do pêso, meio por cento do valor dos mesmos objectos.

Diligencia entre o Porto e Amarante—Viação para a Regoa

Escriptorio—Rua Formosa, 410

Sáe do Porto para Amarante ás 6 horas da tarde, e de Amarante para o Porto ás 9 horas e meia da noite.

Preços (cada passageiro do Porto)

A Vallongo	$500 réis.
A Baltar	$800 »
A Paredes	1$000 »
A Penafiel	1$200 »
Ás Regadas	1$500 »
Ás Tres Cancellas	2$000 »
A Amarante	2$250 »

Preços (cada passageiro de Amarante)

Ás Tres Cancellas	$250 réis.
Ás Regadas	$750 »
A Penafiel	1$050 »
A Paredes	1$250 »
A Baltar	1$500 »
A Vallongo	1$750 »
Ao Porto	2$250 »

A cada passageiro é permittida bagagem gratuita até 10 kilogrammas.

Para a Regoa

Sáe de Amarante ás 3 horas, e chega á Regoa ás 8 e meia.

Preço ..... 4$500 réis.

Diligencia para a Regoa e Amarante

Escriptorio—Rua Formosa, 394

Parte diariamente do Porto ás 5 horas da tarde.

Preços

Para a Regoa	4$500 réis.
Para Amarante	2$250 »

Diligencias para Penafiel, Lixa e Amarante

Rua de D. Pedro, 169

Parte nas terças, quintas e sabbados ás 4 horas da tarde.

Preços

Para Penafiel	1$000 réis.
Para a Lixa	1$500 »
Aara Amarante	1$500 »

N. B. As horas da partida são alteradas segundo as estações do anno.

Diligencia para Penafiel

Largo da Batalha, 68—70

Parte nas terças, quintas e sabbados ás 5 horas da manhã, e volta nas segundas, quartas e sextas.

Preço ..... 1$000 réis.

Alquilarias onde se alugam trens, liteiras e bestas de sella

Rua do Laranjal, 111; rua do Bomjardim ao Paraizo; rua Formosa, 397; rua de D. Pedro, 168; praça da Batalha, 68: praça dos Voluntarios da Rainha, 61.

Estafetas

De Vianna do Castello, Caminha, Valença do Minho, Monção e Tuy (em Hespanha): chegam á praça de Carlos Alberto, n.so 85 e 97, ás segundas, quartas e sabbados, e partem nos mesmos dias

De Braga: chegamá rua da Picaria, n.os 3, 7, 15, 22 e 32, e á travessa da Fabrica, n.p 7, ás terças, quintas, sextas e domingos, e partem ás segundas, quartas e sextas.

Dos Arcos de Val de Vez e Braga: chega á praça de Carlos Alberto, n.o 124, ás segundas e quartas, e parte ás terças e quintas.

Barcos da carreira do Douro

De verão chegam da Regoa ás segundas quintas, e de inverno ás segundas de tarde ou terças de manhã.

Guindaes, n.os 3 e 4.

Hoteis desde 500 até 1$200 réis

Aguia d'ouro, Batalha, 32.
Aurora do Lima, Entre Paredes.
Boa Esperança, praça de Carlos Alberto, 116.
Boa União, S. Lazaro, 278.
Clarense, praça de Carlos Alberto, 84.
Commercio, praça de Carlos Alberto, 92.
Cysne, Sá da Bandeira, 17.
Estanislau, Batalha, 122.
Estrella, Cimo de Villa, 173.
Estrella do Norte, Cimo de Villa, 94.
Europa, Batalha, 133.
Francfort, rua de D. Pedro, 7.
Garibaldi, Cimo de Villa, 159.
Inglez, Reboleira, 55.
Leão d'ouro, praça de Carlos Alberto, 124.
Lisbonense, Sá da Bandeira.
Luzo Brazileira, Calvario, 72.
Luzitania, travessa de D. Pedro, 8.

Nova Italia, Batalha, 88.
Novo Lisbonense, praça dos Voluntarios da Rainha.

CAFÉS—Não mencionamos nenhum d'estes estabelecimentos, porque os encontrámos (quando alli fomos ultimamente) indecentes, improprios d'esta cidade, e alguns notavelmente inferiores ao que foram em outras epochas. O que se distingue entre os demais é o Portuense, na praça de D. Pedro.

Porto de Moz

Situada na encosta occidental da serra de Minde, a 17 kilometros de Leiria, não deixaremos de dar noticia d'ella, apesar de estar 5 kilometros distante da Batalha, com a qual não tem communicação viavel.

A fundação d'esta villa originou-se de uma fortaleza, que D. Affonso Henriques conquistou aos mouros em 1148, e sendo destruida em consequencia das guerras posteriores, foi reedificada em 1200 por D. Sancho I, e chama a attenção dos extrangeiros que visitam a Batalha, a ponto de torcerem caminho para a ir ver.

Porto de Moz teve alcaides-móres, e foram seus senhores os duques de Bragança.

Tem misericordia e tres egrejas parochiaes; varias reliquias de sanctos, que estão na egreja da Senhora dos Murtinhos, trazidas a Portugal em 714 por um eremita que acompanhou o ultimo rei godo, D. Rodrigo, depois da derrota que produziu o dominio dos arabes em Hespanha.

Em Porto de Moz fabricam-se muitos pannos de lã; e alguns de seus habitantes, que passam por muito espertos, sáem no tempo proprio a ganhar sua vida *crestando colmeias*, e negóciando com o producto que d'ellas tiram.

Tem um campo no logar de Mira (a que muitos chamam lagoa de Minde), que é cheio de vinhas e arvoredo, e ao qual se attribue uma raridade natural, que não nos atrevemos a relatar, visto que não temos d'ella conhecimento visual, e porisso os viajantes que alli forem pedirão d'ella informações.

Os marmores de Porto de Moz têm grande reputação.

Praia

Pequena estação, digna de mencionar-se pelo sitio em que está collocada, proximo ao Tejo e juncto á grandiosa ponte tubular que atravessa este rio, já fortalecido e augmentado

com o Zezere, o que o torna, no inverno, summamente caudaloso 'naquelle ponto.

(Vide passeio a Abrantes.)

Regoa (Pêso da)

Villa situada perto do angulo inferior da confluencia dos rios Córgo e Douro.

Haverá 150 annos havia alli apenas a mesquinha choupana do pescador *Cabana*.

A companhia dos vinhos do Alto Douro mandou construir armazens 'naquelle sitio, e estabeleceu alli uma feira de vinhos de embarque, que tinha logar no mez de fevereiro.

Esta feira tomou tal incremento, que o valor das vendas verificadas 'nella antes de 1820 montava a oito e dez milhões de cruzados.

Assim enriqueceu a Regoa: e a sua riqueza e augmento de população forçou-a a estender-se e aformozear-se até ao Pêso.

Da Regoa ha duas diligencias diarias para o Porto e uma para Villa-Real.

O preço d'esta são 800 réis, o d'aquellas 4$500 réis por passageiro.

Rio Maior

Situada juncto ao Rio Maior, que desagua na margem direita do Tejo.

É singular esta povoação em consequencia das salinas que tem no meio das suas montanhas, e que dão optimo sal.

Tem feira a 15 de setembro.

Dista 23 kilometros da estação de Sanct'Anna, e 70 de Lisboa.

Sacavem

Situada proximo da estação do mesmo nome e juncto da foz do rio Friellas.

Sacavem pouca importancia tem, e nenhuma teria se não fossem os armazens que possue, a fabrica de louça á ingleza que alli se estabeleceu ha poucos annos, e as feiras que alli têm logar em domingo do Espirito Sancto, a 14 de agosto e a 14 de septembro, que cada uma dura tres dias.

Para estas feiras costuma haver de Lisboa comboyos especiaes com preços reduzidos.

Sadão ou Sado (rio)

Nasce nas serras do Algarve antigo, corre ao norte até perto de Alcacer do Sal, e voltando depois a oeste, vae formar a grande e salifera ria de Setubal. No seu curso, que é de 30 leguas, das quaes 14 navegaveis, recebe mais doze rios menores.

Sagres

Villa extensa, situada proximo ao Cabo de S. Vicente, 70 kilometros distante de Faro e 225 de Lisboa.

Foi fundada pelo celebre infante D. Henrique, filho de D. João I, que 'nella estabeleceu uma academia de astronomia, navegação e commercio, e do seu porto fez sahir os argonautas modernos, aquelles ousados descobridores, que, transpondo as barreiras do cabo *Não* (*a*), descobriram a Madeira, os Açores e uma grande parte da costa de Africa, abrindo assim caminho ás grandes descobertas dos portuguezes e outras nações em um outro hemispherio.

Em 1839 levantou-se 'nesta villa um monumento ao infante D. Henrique, no local aonde ha restos da casa em que elle tinha residido.

Sam-Ceriz ou S. Cyriaco

A 35 kilometros de Miranda, que apenas mencionamos porque na casa da camara d'esta povoação, que foi villa, encontrou Viterbo um *freio*, que antigamente servia para castigar as mulheres bravas e maldizentes, e mesmo todas as pessoas cujo crime procedia de palavras.

Em 1834 ainda havia a mesma alfaia em *Murça* e *Moz*, na provincia de Trás-os-Montes.

Que grande desinvolvimento teria a serralheria, se de novo fossem adoptados taes freios!

Sanct'Anna

Uma das estações mais importantes entre Lisboa e Santarem, porque é o ponto de communicação para Rio Maior e Cartaxo.

(*a*) O cabo *Não* fica na costa occidental de Africa, lat. N. 28°,38' long. occident. 2°49', assim chamado, porque era opinião geral que d'alli para diante *não* se passava, ou ninguem tinha passado.

De Sanct'Anna parte diariamente uma diligencia para o Cartaxo, na distancia de 2 kilometros, e conduz os passageiros a 160 réis.

Rio Maior fica-lhe na distancia de 25 kilometros.

Sancta Comba-Dão

Comarca de pouca importancia, na directriz da estrada da Mealhada a Vizeu.

Dista d'aqui 32 kilometros, e d'acolá 27, e communica com as duas povoações por meio das tres diligencias que percorrem a mesma estrada.

(Vide Mealhada.)

Santarem

Villa situada em terreno irregular sobre a direita do Tejo, cujos arredores são fertilissimos em azeite, vinhos e cereaes.

Foi fundada por Abidis, rei das Hespanhas, 1:100 annos antes de Christo, e chamou-se *Esca-Abidis* ou *Scalabis*.

Depois passou a ser denominada *Sancta Irene*, que por corrupção do vocabulo se tornou em Santarem.

Foi tomada aos mouros em 1147 por D. Affonso Henriques.

Santarem divide-se em Marvilla e Ribeira, e esta é quasi que um arrabalde d'aquella.

Não é possivel entrar em Marvilla sem subir uma das nove calçadas que para lá se dirigem.

Como porém quem lá for sae da estação do caminho de ferro, escolhe para subir a de *Atamarma*, que foi por onde D. Affonso Henriques entrou.

Em Santarem deve o viajante examinar os paços do concelho, os extinctos conventos do Carmo e da Graça, o seminario, a misericordia, a torre das Cabaças, o theatro, o hospital, o quartel de cavallaria, o Arco do Bom Successo, a Alcaçoda e a praça dos touros.

As egrejas de Nossa Senhora de Marvilla, de Sancto Estevão e da Piedade.

Os magnificos pontos de vista dos Capuchos, do casal da Rafoa, de Monte de Cravos, das portas de Vallada, de Monte do Abbade, do Outeiro da forca, do Sacapeito, de Nossa Senhora do Monte, e do Outeiro de S. Bento.

Se não tinha visto antes de subir, vae ver depois de descer a torre ou pedestal de *Sancta Irene*, que está na praia juncto ao Tejo, e em seguida dirija-se á estação para esperar a chegada do combovo que o deve transportar.

(Vide Pernes.)

S. Pedro da Cova

(Vide Vallongo.)

S. Pedro do Sul

Situada na affluencia do rio Sul e Vouga, com um ramal para a estrada em construcção de Aveiro a Vizeu.

Meia legua abaixo de S. Pedro existe o celebre banho, cuja agua nasce fervendo, e é em tanta quantidade, que poderia fazer andar moer um moinho.

Sertema (rio)

Pequeno, mas tão tortuoso, que obrigou a construcção de duas pontes para a linha ferrea, uma antes de chegar á estação da Mealhada, outra antes da de Mogofores.

Nasce em Luzo, passa por Casal Comba, Mealhada e Mogofores, e desagua na esquerda do Agueda.

Perto da sua foz fórma a *pateira* navegavel de Fermentillos.

Setubal

Cidade, situada á direita do *Sadão*, com porto para navios de todo o lote, mas cuja entrada é difficil.

Apesar d'isso exporta vinho, laranja, azeite e sal em tanta quantidade, que alguns annos tem chegado o numero das pipas a 20:000, e a importancia da fructa a 70:000 cruzados.

A entrada da barra está defendida pelo forte de Albarquel e pela torre do Outão.

Esta torre é obra de D. João I, e tem *pharol*.

Possue egrejas de boa apparencia, um theatro chamado de Bocage, alfandega, quartel, um largo e uma praça.

Tambem alli existe o convento de Jesus, que é o monumento mais notavel da cidade e do tempo de D. João II.

O campo do Bomfim tem ao centro um chafariz, e em torno d'este um pequeno mas bonito jardim, aonde a musica regimental toca aos domingos.

Está rodeada de bonitas quintas, e a praia é muito agradavel.

Proximo a Setubal ha monumentos antigos, dignos de serem vistos, principalmente a *Arrabida* e as ruinas de *Cetobriga* ou *Troia*.

Estas são as antiguidades romanas que possuimos de maior merecimento, porque jaz alli enterrada uma cidade, que é quasi impossivel desobstruir por estar debaixo das areias, o

que torna dispendiosissima qualquer tentativa para esse fim.

A columna que adorna a praça em Setubal, e que é de marmore branco raiado de preto e cinzento, com um capitel primorosamente cinzelado, foi encontrada nas grandes escavações que D. Maria I alli mandou fazer.

Além d'esta columna encontraram-se medalhas, vasos, estatuas e diversos utensilios de prata e bronze, que foram repartidos pelo duque de Lafões, marquezes de Abrantes, Angja, Alegrete e outros fidalgos.

Em 1814 fizeram-se novas escavações d'onde se tiraram, entre outras cousas, um castiçal, uma alampada e uma taça, tudo de prata, e encontrou-se uma sepultura com um esqueleto que se tornou pó com o contacto do ar.

Em 1850 renovaram-se as escavações, e então appareceram e foram desenterradas completamente duas casas, cada uma de dois pavimentos, e nas quaes se conservava a pintura das paredes tão fresca como se estivesse acabada ha pouco.

Muitas outras preciosidades foram extrahidas d'alli, a parte d'ellas estão no museu que o sr. Xaro tem naquella cidade.

Desde então não continuaram as escavações, nem talvez continuarão mais, porque existe tal preciosidade no nosso paiz; se fosse noutro já por certo se teriam organizado companhias ou empresas, que, por meio de acções, tivesse verificado a *resurreição da cidade asfixiada*.

Setubal é patria dos dois poetas Vasco Mousinho de Quevedo e do celebre Bocage.

No dia 25 de julho é alli feira annual.

Dista 28 kilometros do Barreiro, e 33 de Lisboa.

Em Setubal ha diversas hospedarias e estalagens.

D'aquellas a principal é o *Escoveiro*, na rua das Farinhas, e segue-se-lhe a do *Barbeirinho* ou das Varandas, no Sapal, e a do *Hespanhol*, na Praia.

Silves

Cidade tomada aos mouros em 1242.

Está situada sobre o Portimão, e tem boa ponte de pedra.

Antigamente era residencia do bispo do Algarve.

Exporta diversos generos, sendo um d'elles cortiça em grande quantidade.

Dista de Faro 48 kilometros, e de Beja 103.

Sobral

Povoação 24 kilometros distante de Lisboa, aonde se faz uma feira que dura tres dias, e principia a 15 de julho.

Do Sobral parte diariamente uma diligencia para Alhandra, tocando em Pontes de Monfalim, Arruda e Bulhaco, e regressa depois que chega a Alhandra o comboyo n.º 4, que faz a carreira para Santarem.

Os preços são 500 réis do Sobral, 400 de Pontes, 300 de Arruda, 200 de Bulhaco, e vice-versa.

Vendem-se os bilhetes no Sobral em casa dos srs. Borges e Lima; em Lisboa na rua dos Fanqueiros, n.º 235, 1.º andar; em Alhandra vende-os o cocheiro.

Além d'esta diligencia ha tambem a que parte de Torres Vedras para Alhandra nas terças, quintas e sabbados, e regressa nas segundas, quartas e sextas, a qual tem destinados tres logares para o Sobral, cujos bilhetes se vendem em Lisboa na rua Augusta, n.os 62-68, a 550 réis cada um.

Soure

Villa fundada no seculo XII pelo conde D. Henrique, junto ao rio Anços, que nasce ao norte de Leiria e entra na esquerda do Mondego abaixo de Villa Nova d'Anços.

Tem feira a 21 de setembro e a 11 de novembro.

Dista de Coimbra 32 kilometros e de Lisboa 186.

Suburbios de Lisboa

Tem Lisboa suburbios encantadores: *Cacilhas*, com vistas admiraveis; *Almada*, em cuja egreja estão os restos mortaes do illustre escriptor Diogo de Paiva de Andrade: *Alfeite*, propriedade real, cujo palacio foi mandado reconstruir por D. Pedro V: *Campo pequeno*, perto do qual está uma inscripção que recorda *uma das pazes* feita pela rainha Sancta Izabel, entre D. Diniz e seu filho D. Affonso (vide Pombal): *Lumiar*, aonde ha uma lindissima quinta dos duques de Palmella; *Campo grande*, com um extenso passeio e uma fabrica de pannos, e aonde em fins de outubro costuma haver uma feira concorridissima pelos habitantes de Lisboa: *Odivellas*, aonde ha um convento em que se faz magnifica marmelada: este convento foi mandado fazer por D. Diniz, e nelle está o tumulo d'este rei: *Luz*, aonde está o collegio militar, fundado em 1802 a fim de preparar officiaes para o exercito, e que

póde conter 140 alumnos; *Bemfica*, aonde está o convento ds S. Domingos, que fr. Luiz de Sousa tornou celebre pela descripção que d'elle fez; existem alli os restos mortaes de tão excellente escriptor, e os do celebre João das Regras, rival do grande D. Nuno Alvares Pereira na amizade do Mestre de Aviz, que a ambos deveu a corôa, porque se um lh'a ajudou a conquistar com a espada, o outro ajudou-lh'a a consolidar com a penna: 'numa capella do claustro estão os tumulos de D. João de Castro, o celebre governador da India, sua mulher, seu filho D. Alvaro de Castro e sua mulher.

Triste cousa é ter de dizer que estes tumulos estiveram para ser demolidos, e que foi um inglez que os salvou de terem tal sorte.....

Bemfica tem lindissimas quintas e residencias encantadoras: as principaes são a da senhora infanta D. Izabel Maria e a do sr. marquez de Fronteira.

As *Laranjeiras*, quinta do sr. conde de Farrobo, que fica no caminho de Bemfica, é o passeio favorito dos viajantes, para o qual são destinadas as quintas feiras, pedindo-se previamente um bilhete no palacio do proprietario, na rua do Alecrim ou largo do Quintella.

Oeiras, aonde está o solar do conde de Oeiras, que depois foi o grande marquez de Pombal. O actual sr. marquez de Pombal faculta facilmente auctorisação para serem admittidos a vel-o os viajantes que lhe forem impetrar essa graça á rua Formosa, aonde reside.

Bellas, *Pedroiços*, *Paço d'Arcos*, *Linda a Pastora*, *Algés*, *Cascaes*, etc., são outros tantos logares dignos de serem visitados pelos viajantes amadores de taes digressões.

Terminaremos fallando da *Calçada de Carriche*, ponto obrigado para ser visitado por todos os viajantes, que vêm a Lisboa, e que difficultosamente deixam de ir á *Nova Cintra*. Nada póde justificar este titulo; mas a *moda* concedeu-lh'o, e porisso não ha remedio senão sujeitar-se a gente aos seus caprichos. A *Nova Cintra* é uma pequena quinta com agradaveis passeios e uma boa casa de pasto. Para nós só tem um merecimento, e é poder servir de exemplo na eschola da vida para provar o que é a constancia no trabalho e na industria, porque de um ordinario e pouco rendoso casal conseguiu o actual proprietario fazer uma boa e valiosa propriedade, e recebeu em recompensa das suas fadigas e lavores, deixar a adversidade de o perseguir, e ser hoje naquella localidade querido e festejado por uns, *adulado e invejado* por outros.

Tavira

Linda cidade, situada na foz do rio Seca, com porto para navios pequenos, e uma ponte de sete arcos, que une a povoação antiga com a moderna.

Tem hospital e misericordia: e na egreja de Sancta Maria existem os restos de D. Paio Peres Correia.

Tem feiras a 6 de agosto, 8 de setembro e 4 de outubro, durando a primeira tres dias.

Dista de Faro 30 kilometros e de Beja 102.

Tejo (rio)

Nasce nas montanhas de Albarrazin em Aragão (Hespanha), duas leguas abaixo de Alcantara na foz do Elgas; principia a servir de raia a Portugal, e entra de todo neste reino na foz do Sever perto de Montalvão.

Em Portugal recebe, á direita, o Elgas, Pensel, Laca, Zezere e Rio-Maior; á esquerda, o Sever, Alpiarça, Zetas, e Canha ou Almansor.

Principia a ser navegavel em Villa-Velha; divide-se perto de Salvaterra, e d'ahi para baixo fórma muitas ilhotas, uma das quaes é a de Almourol (vide a palavra).

Depois de ter regado Abrantes, Constança, Tancos, Santarem e outros pontos, fórma em Lisboa uma especie de bacia de uma a tres leguas de largo, aonde podem ser reunidas milhares de embarcações de todo o lote.

As ricas e encantadoras margens d'este rio, cobertas de ferteis campos, povoações e quintas, recordam o antigo Egypto.

Desagúa no mar tres leguas abaixo de Lisboa, depois de percorrer 150 leguas, 36 das quaes em Portugal.

Na sua foz estão as fortalezas de S. Julião e Bugio, cada uma com seu pharol.

A navegação fluvial d'este rio é importantissima, porque tem chegado o movimento de seus barcos de Villa Franca para cima ao numero de sete a oito mil por anno, medindo quarenta a cincoenta mil toneladas.

É abundantissimo de peixe de varias especies, e entre elas o grande e saboroso solho, e segundo relata Faria e Sousa (Epist. D. L. Hist. Portug., cap. 18) pescou-se um que pesou 17 arrobas.

Thomar

Pequenina mas lindissima cidade, situada perto das ruinas

da antiga *Nabancia*, á direita do rio Nabão, e distante 6 kilometros da estação a que dá o nome.

É uma fertil e deliciosa planicie, que encanta o viver 'nella.

No tempo das regas e 'numa noite de luar, nada mais agradavel do que aspirar o ar da atmosphera que alli se respira, e ao mesmo tempo ouvir o canto que fazem as rodas de regar, tocadas pelo proprio motor que querem attrahir.

Thomar é uma cidade commercial, fabril e industrial.

Tem muitas fabricas de diversos generos, ainda que infelizmente está parada a principal, que é de fiação de algodão, e para o que tem dez mil fusos movidos pela agua do rio.

Tudo 'naquelle edificio é grande e magestoso.

Quando o sr. conde de Thomar esteve ultimamente no ministerio, tinha todo o interesse na prosperidade da fabrica, e facultava-lhe todo o auxilio de que podia dispor.

Foi então que visitámos aquelle estabelecimento: fazia gosto ver duzentas raparigas novas, bonitas e vestidas com muita decencia e limpeza, empregadas nos differentes misteres a que eram destinadas.

Então, tudo vida e animação, hoje silencio sepulchral.

Ignoramos as razões que ha para isso, mas admira que não possa organisar-se em Thomar uma companhia, que por qualquer contracto com os proprietarios tomasse a seu cargo a conservação d'aquelle extraordinario estabelecimento.

O que isto de certo prova é o quanto está desconhecido no paiz o systema de associação.

E os proprietarios por que não promoverão a organisação de uma companhia de accionistas, representando elles um certo numero de acções?

Muito se poderia dizer a tal respeito, mas como isso é fóra de nosso proposito, passemos adiante.

Entre as demais fabricas que ha em Thomar são algumas de chapeus, cortumes e papel.

No ponto mais elevado está collocado o notavel convento dos *freires de Christo*, parte do qual é hoje residencia do sr. conde de Thomar, e na outra parte estão algumas repartições publicas.

Thomar tem duas feiras, uma em domingo da Sanctissima Trindade, e que dura tres dias, e outra a 20 de outubro.

Vae-se para Thomar na diligencia que parte da Barquinha, e que conduz os passageiros a 500 réis.

Ha alli diversas hospedarias, e a melhor é o *Hotel thomarense*.

Torres Novas

Estação que communica com a villa do mesmo nome por meio de uma diligencia, que para alli conduz os passageiros a 240 réis cada um.

Esta villa, cabeça de comarca, reune as tres qualidades de agricola, commercial e industrial.

Tem uma excellente fabrica de fiação e tecidos de linho, a qual mantem approximadamente 300 operarios de ambos os sexos.

É cortada pelo rio Almonda, que vae desembocar no Tejo.

Tambem communica com a Gollegã e Chamusca, mas não ha diligencia para nenhum d'estes pontos, ambos de grande riqueza agricola, e aquelle notavel pela feira de S. Martinho, que alli se faz a 11 de novembro, e que dura uns poucos de dias.

A Gollegã é julgado, e a Chamusca cabeça de comarca.

Torres Vedras

Villa 35 kilometros distante de Lisboa, em assento plano á excepção da parte que se eleva sobre o monte do castello do lado do sul.

Do lado do norte é banhada pelo rio Sisandro, sobre o qual tem tres pontes, uma que communica para o Riba-Tejo, outra para as Caldas, e a terceira para a costa do mar.

Foi muralhada, mas hoje apenas o provam alguns restos d'ellas que se encontram em alicerces de outros edificios.

Não se conhece a epocha da sua fundação, mas sabe-se com certeza que já existia no tempo dos romanos.

Os sarracenos, a quem D. Affonso Henriques a tomou depois de conquistar Lisboa e Santarem, tinham-na em grande apreço pela salubridade de seus ares, e pelos seus ferteis campos, deliciosos pomares, hortas e vinhas.

Modernamente tornou-se celebre dentro e fóra do reino, quando alli se estabeleceram *as linhas de defeza de Torres Vedras* por causa da invasão franceza, nas quaes se gastou enorme cabedal, mas que, sendo bem defendidas, eram inexpugnaveis.

São dignos de serem vistos em Torres Vedras: o castello, o aqueducto e fonte principal dos canos, o hospital de Runa, a egreja de Sancta Maria Magdalena do Trocipal, e a ermida da Senhora do Livramento.

Fóra da villa o *Varatojo*.

Tem feira a 22 de agosto, e communica com a linha ferrea por meio de uma diligencia, que parte para Alhandra nas segundas, quartas e sextas, e regressa nas terças, quintas e sabbados.

Parte da Alhandra depois da chegada do comboyo n.º 2, e cada passageiro paga 1$200 réis.

Em Lisboa vendem-se os bilhetes na rua Augusta, n.º 62 a 68.

Em Torres Vedras ha uma hospedaria regular e bastante decente.

Trancoso

Villa situada no districto da Guarda, de cuja cidade dista 27 kilometros, em vistosa planicie, cercada de antigos muros com quinze torres e castello.

Valença

Villa e praça forte no districto de Vianna, situada defronte de Tuy (Hespanha) em terreno elevado sobre a esquerda do Minho, distante 60 kilometros de Braga, com cuja cidade communica pela estrada de Arcos de Val de Vez e Ponte da Barca.

Diz-se ter sido fundada por capitães companheiros de Viriato, 136 annos antes da era christã.

Vallongo

Povoação situada juncto á serra do mesmo nome a 12 kilometros do Porto, e que tem grande commercio de pão cozido, biscouto e *regueifas*, que são umas grandes roscas feitas da massa do mesmo pão, e que as *vallongueiras* vão vender ao Porto.

São bonitas mulheres, talvez não inferiores ás de Ilhavo e Aveiro, mas o trajo de que usam tira-lhes metade da elegancia que podiam ter.

Da serra de Vallongo extrahiam os romanos prata, e em S. Pedro da Cova, ahi perto, ha minas de magnifico carvão e tão abundantes, que produzem sete a oito mil carros d'elle por anno.

Vianna do Castello

A cidade de Vianna do Castello, que ainda não ha muito era á villa de Vianna do Minho, está situada á direita do

rio Lima, e tem um pequeno porto com um castello e uma extensa ponte de madeira sobre o rio.

A prosperidade de que gosava no seculo XVI, epocha em que contava setenta navios de alto mar que navegavam para a Africa, Asia e America, e para os principaes portos de França, Inglaterra, Flandres e Allemanha, soffreu grande quebra, como succedeu a Aveiro, com a dominação philippina, ainda que esse soffrimento não foi tão sensivel, graças á actividade e animo aventuroso dos viannenses que formam um completo contraste com os aveirenses.

Um dos edificios digno de ser visto é a egreja e convento de Sancta Cruz, em cuja capella-mór está o mausoleu do seu fundador, o grande arcebispo D. fr. Bartholomeu dos Martyres, que trouxe de Roma o risco para a mesma egreja.

Tambem alli estão depositadas as bandeiras do regimento de infanteria 9, que era de Vianna, honra que mereceu pela distincção com que se houve na guerra peninsular.

No alto em que está a capella de Sancta Luzia, gosa-se uma vista pittoresca e encantadora.

Vianna dista 60 kilometros do Porto e 48 de Braga, e communica com estas duas cidades por meio da diligencia do Porto, cujo serviço vae designado a pag. 120.

Villa do Conde

Esta villa, situada em terreno chão, gosa das vantagens de porto maritimo, salubridade de clima e abundancia de fructos.

Seus moradores empregam-se no commercio e na pescaria.

O forte que tem na boca da barra foi principiado por D. Duarte, duque de Guimarães, e concluido na epocha da acclamação contra a Hespanha.

A fundação da villa é attribuida a D. Sancho I em 1200, mas parece haver fundamento para a suppor mais antiga.

Foi doada por D. Sancho I á celebre D. Maria Paes Ribeiro e seus filhos, e veio a passar ao dominio da filha e genro do primeiro conde de Barcellos, que fundaram o mosteiro de Sancta Clara, aonde estão sepultados.

As abbadeças d'este convento sentenceavam as appellações das sentenças dos juizes e possuiam todos os direitos reaes.

Como era de suppor, as cousas não marchavam regularmente, e D. João III esbulhou-as de seus direitos em 1537 e instituiu a seu irmão D. Duarte como donatario da villa, passando posteriormente este dominio para a serenissima casa de Bragança:

A 4 kilometros de distancia está a Povoa de Varzim, villa com um pequeno porto, e da qual foi senhor D. Gotterres, francez que acompanhou o conde D. Henriquè, de quem a houve por doação.

Villa do Conde dista 26 kilometros do Porto, e a Povoa 30, e ambas são abundantes de pescaria.

Em ambas estas povoações ha hospedarias, em que se passa decente e regularmente, sendo comtudo as d'esta superiores ás d'aquella.

Villa da Feira

(Vide Feira.)

Villa Franca de Xira

A mais importante povoação que se encontra na linha ferrea desde Lisboa a Santarem.

Dista 30 kilometros da capital, e apesar d'isso ainda alli podem fundear navios de grande lotação.

Tem grande movimento agricola, e produz excellentes fructos, dos quaes merecem especial menção a laranja.

Em frente estão as *Lezirias*, terreno tão extenso e de tanta producção em trigo e pastagens, que deu logar a formar-se uma companhia para as comprar, e que por ellas deu dois mil contos.

Villa Nova de Gaya

Fundada por D. Affonso III para emporio commercial, é um dos mais importantes centros industriaes do reino, e um padrão commemorativo do progresso da civilisação d'este paiz.

D. Affonso III, cuja ascensão ao throno é em nossa opinião um dos factos mais vergonhosos da nossa historia, quiz emancipar-se da tutela em que o clero o collocára, mas como, por experiencia propria, sabia com quem lidava, procurou minar-lhe os alicerces para que o edificio cahisse por si.

Neste tempo percebiam os bispos do Porto as rendas publicas da cidade, cujos senhores eram, e querendo D. Affonso tirar-lhes tal regalia, mandou em 1255 construir a povoação a que poz o nome de Villa Nova de Gaya, e ordenou que todas as fazendas que entrassem pela foz do Douro fossem descarregadas em Villa Nova, e ahi pagassem os direitos aos seus officiaes.

Travou-se renhida questão entre o bispo e el-rei; interveio o papa, e seguiram-se graves contestações, que duraram por largos annos, em diversos reinados e pontificados,

mas apesar dos interdictos ao reino, e fulminações aos reis, houveram-se estes com tanta perseverança, que a final perderam os bispos a jurisdicção temporal e os rendimentos do commercio da cidade.

No entretanto foi Villa Nova prosperando a tal ponto, que hoje só nos seus armazens podem ser recolhidas cem mil pipas de vinho.

Villa Nova só tem digno de ser visto o convento da serra do Pilar, como padrão e theatro glorioso das façanhas que um punhado de homens, a maior parte de Villa Nova, contribuiram para enraizar as instituições liberaes que nos regem.

Villa Real

Cabeça de districto do mesmo nome, situada em amphitheatro sobre uma collina triangular, cujos lados são formados pelos rios *Corgo* e *Carril;* e a base que a une ao bairro da Boa-vista apresenta um plano elevado, que se estende até á serra do *Amezio*.

A sua fundação data de 1289, em virtude da resolução tomada na cidade da Guarda pela côrtes, deliberação approvada por el-rei D. Diniz, que, depois de encerradas as mesmas côrtes, foi examinar o sitio da nova villa.

Em 1321 concedeu-lhe D. Diniz foral com doação amplissima, e mandou-lhe edificar a egreja de S. Diniz, e cercar a villa de muros: estes foram demolidos por ordem do conde de Amarante em 1816, *e os materiaes mandados applicar á construcção do seu palacio na rua do Jazigo!*

A situação da villa é deliciosa e saudavel, e os seus arredores mui ferteis, pittorescos e vistosos. O interior da villa causa admiração pelo cuidadoso aceio de seus largos e ruas. Alguns edificios publicos e particulares, collocados em diversos pontos, são magnificos, e entre elles distingue-se o palacio do morgado Matheus.

O cemiterio publico, que foi começado em 1841 e terminado em 1845, é uma obra magestosa.

O artista que quizer contemplar objectos de estudo nas bellezas da natureza, deve ir a Villa Real.

As cordilheiras que a rodeiam imprimem em toda ella um aspecto respeitavel; de todos os pontos da villa se vêem os cumes de soberbas montanhas, que no inverno suspendem grossas camadas de neve; e as proximas collinas são a meudo cortadas por torrentes, que se despenham em espumosas cas

catas: numerosos regatos se precipitam rapidamente das montanhas para alimentarem o *Corgo*, aonde se vão precipitar.

De qualquer ponto que o viajante se dirija para Villa Real, fica surprehendido ao contemplar os quadros que se lhe apresentam, mas nada eguala a belleza do ponto de vista que se goza, descendo pela estrada de Bragança para a ponte de Sancta Margarida que está sobre o *Corgo*.

Quem porém quizer contemplar um arrojo da natureza, cuja contemplação infunde na alma do observador uma ordem de ideias, para que não chegam pennas nem pinceis, é dirigir-se ao coruto de enormes rochedos aonde está a ermida de S. João da Fraga.

Quem alli chega, deixando após si o aturdido malhar das officinas da rua dos Ferreiros, fica attonito pela subita transfiguração, porque a vida agitada e tumultuosa desapparece-lhe, se vê sobre um abysmo aonde parece rugir um leão encadeado, e na frente desdobra-se-lhe um horisonte sem fim.

As serras da Teixeira, Padornellos, Gerez e Marão, figuram-se d'aquella eminencia leves ondulações do terreno sem importancia zoologica.

No fundo do abysmo que tem a seus pés está o *Poço Romão*, contrastando na placidez e apparente immobilidade das suas aguas com o susurro da quéda, de que se alimenta, e com o horrisono fragor da catarata do Penedo em que se despenha, resaltando por entre fragas em frocos de espuma alvissima na altura de mais de 350 metros.

Fronteiro á ermida está suspenso sobre o abysmo o *pinheiro da rapozeira*, arvore secular e gigantesca.

Villa Real dista 100 kilometros de Bragança, 64 de Braga, e 75 do Porto.

Villa Viçosa

Bem construida, com um castello antigo que foi dos duques de Bragança, aos quaes pertence tambem a celebre tapada ou *coutada*, que dista 15 kilometros da villa, e tem 16 de circumferencia, um palacio, grandes mattas e muita caça.

Villa Viçosa dista 25 kilometros de Elvas, e 50 de Evora, em cujo districto é situada.

Vimieiro

Povoação situada entre Arraiolos e Estremoz, 22 kilometros distante da primeira e 20 da segunda, celebre pela victoria que o exercito luzo-anglo a 21 de agosto de 1808 alli

ganhou sobre os francezes commandados por Junot, á qual se seguiu a convenção de Cintra para os francezes evacuarem Portugal.

Vinhaes

Perto de 65 kilometros ao nordeste da cidade de Miranda e 20 de Bragança para o poente, entre uns outeiros do monte a que chamam Ciradella, que banha o rio Mente, está situada a villa de Vinhaes, a que deu foral el-rei D. Affonso III no anno de 1262, mandando-a povoar num valle cercado de muitas vinhas, d'onde esta villa tomou o nome que ainda conserva.

É cercada de muros com duas portas, e tem um castello com duas torres, que mandou fazer el-rei D. Diniz.

O clima é excellente de verão, por ter boas aguas e muito arvoredo; é abundante de fructas saborosas.

É solar antigo de muitas pessoas nobres e tem um convento de freiras franciscanas, que, segundo affirma o auctor da *Historia Serafica*, tinha no anno de 1702, nada menos de 110 religiosas!

Vista Alegre

(Vide Ilhavo.)

Vizeu

Cidade capital do districto do seu nome, situada sobre uma ribeira, cujas aguas se dirigem ao Dão.

A sua fundação attribue-se aos *Turdulos* 500 annos antes da era de Christo, e que lhe deram o nome de Vacca: outros porem dizem que a cidade da Vacca era no local, aonde depois se chamou Vouga.

Vizeu tem antiguidades admiraveis, entre as quaes se distingue a cathedral, aonde ha quadros de grande valor; os restos dos muros da *Cava de Viriato*, e a escada do seminario.

Esta principalmente não póde deixar de ser admirada, porque, construida em arco, é elle tão disfarçado que parece que os degráus formam por baixo uma linha recta, e que a cada instante desabam por não estarem amparados dos lados, o que faz com que muitas pessoas receiem subir por ella.

Mas, se as antiguidades de Vizeu são dignas de se verem, algumas ha modernas que estão no mesmo caso, e uma d'estas é o cemiterio publico, obra de muito merecimento.

Notaremos de passagem que, havendo sete freguezias, duas

na cidade e cinco nas vizinhanças, todas sete se reduzem a uma, que é a sé, unica em que ha pia baptismal!

As vizinhanças de Vizeu são ferteis em azeite, trigo, milho, castanhas, etc.

É alli que se faz a principal feira do reino, a que chamam *feira franca*, começa a 21 de setembro, e tem doze dias de um movimento extraordinario, e apesar da notavel differença que faz de outros tempos, ainda é admiravel.

Póde-se calcular a sua importancia, á vista de uma curiosa noticia que o *Commercio de Coimbra* (jornal) apresenta do resultado da feira do presente anno, em que se encontram os seguintes valores em objectos vendidos:

Ourivesaria	80:000$000	réis.
Sola	60:000$000	»
Atanados e Bezerros	25:000$000	»
Linho em rama	11:000$000	»
Ferro	11:000$000	»
Lanificios	100:000$000	»
Tamancos (!)	6:000$000	»
Somma	293:000$000	»

Além d'isso:

Panno de linho, teias	3:000.
Muares, cabeças	100.
Bois, cabeças	600.
Novilhos, cabeças	1:200.

Etc. etc. etc.

Para Vizeu toma-se logar até á estação da Mealhada, e ahi numa das tres diligencias que conduzem os passageiros, devendo porém haver cautela com a do *Tarrinca*, como dissemos quando fallámos da Mealhada.

Vizeu dista 45 kilometros da Mealhada, 50 de Aveiro, 56 de Coimbra e 70 do Porto.

A construcção da estrada de Aveiro a Vizeu progride com alguma actividade.

Vouga

Rio, que nasce em Quintella da Lapa a 6 leguas de Vizeu — passa ao Norte d'esta cidade, rega S. Pedro do Sul, e desagua na ria de Aveiro com 18 leguas de curso.

É navegavel de Pecegueiro para baixo (4 leguas), e vae ser communicado com as productivas minas do Braçal, Malhão e Coval da Mó, no concelho de Sever do Vougá a 17 ki-

lometros de Aveiro, por um caminho americano de 8:454 metros de extensão, cuja construcção foi o governo auctorizado a contractar, por lei de 25 de junho passado, com Diederich Mathias Feverkherd Senior, mediante a subvenção de réis 25:354$000

A este notavel emprehendedor é que o paiz talvez deva o incremento que tem tomado a exploração de minas em Portugal, pela constancia e resignação com que luctou contra todos os obstaculos, para levar a mina do Braçal ao estado em que está. (Vide Braçal)

A foz do Vouga, que é 6 kilometros abaixo de Aveiro, chegou a estar de tal modo obstruida, que o continuo movimento das areias, ao longo da costa, afastava a barra até perto de Mira, 15 milhas distante.

As ferteis campinas de Aveiro, que 'noutro tempo produziram 30 mil moios de trigo, e as salinas que tambem haviam produzido quantidade de sal superior a 16 mil moios, soffreram as consequencias, porque este grande territorio transformou-se 'num pantano, cujos miasmas se tornaram o flagello das povoações vizinhas.

Em 1801 mandou o conde de Linhares estudar um plano que restituisse Aveiro ao seu antigo esplendor, e encarregou d'isso o tenente coronel Carvalho e o brigadeiro Oudinot.

Fizeram-se os estudos, approvaram-se, começaram-se os trabalhos em 1802, e concluiram-se em 1808, tendo-se gasto quantia superior a cem contos de réis.

Os resultados, obtidos em consequencia d'estas obras, foram satisfactorios, não só porque se mudou a direcção que a corrente tomara, conservando-a sobre o lado meridional, mas porque a mortalidade diminuiu consideravelmente pela mudança de salubridade.

Não foram; porem, tanto como era de desejar, porque as areias, accumuladas umas sobre as outras, iam fechando a entrada da barra aos navios, que demandavam o porto ou que d'elle queriam sahir.

Era necessario prover de remedio, e o governo encarregou isso ao distincto engenheiro, o sr. Silverio Augusto Pereira da Silva, director das obras publicas d'aquelle districto, o qual sem *apparato* e quasi sem recursos conseguiu abrir uma nova vereda para embarcações de muito maior lote do que era de esperar.

Até á ultima hora esperámos esclarecimentos que um amigo, pessoa muito competente, promettera dar-nos ácerca dos melhoramentos da nova barra; mas até agora não appareceram,

e por isso limitamo-nos a dizer que até vapores têm entrado pela nova barra.

O amigo, a que nos referimos, terá por certo remorsos quando tiver de ver a maneira por que nos obrigou a concluir o presente artigo.

.....

Não lh'o mereciamos... Paciencia.

Vouzella

Villa, cabeça de comarca, situada na directriz da estrada, em construcção, de Aveiro a Vizeu, e proxima á confluencia do rio Vouga com a ribeira de Zella.

É notavel pela magnifica qualidade das suas vitellas, conhecidas por *vitellas de Lafões*. Dista 50 kilometros de Aveiro e 15 de Vizeu.

Zezere

(Antigamente *Moron*) rio que nasce na serra da Estrella, passa entre os Pedregãos, recebe pela direita o *Nabão*, e reune-se ao Tejo, proximo á villa da Constança.

PASSEIOS DE RECREIO

'Num paiz como o nosso, aonde só é conhecido o systema de viajar directamente d'um ponto ao outro, será talvez conveniente para muitos, indicar a maneira mais facil de fazer excursões que alcancem diversos pontos de contacto uns com os outros.

Antes, porem, de fazer taes indicações, diremos alguma cousa como preparatorio para as mesmas excursões, áquelles cuja experiencia não estiver provada com a practica de taes lidas.

Um passeio de recreio não deve ser dado por menos de dois, nem por mais de quatro individuos.

O numero quatro é mais economico e recreativo, mas offerece maiores probabilidades de desgosto.

Infelizmente estamos tão atrazados em quanto a fazer viagens de recreio, que reunidos uns poucos de individuos para esse fim, pouco depois de encetarem a marcha, logo algum d'elles, desejando *fazer espirito*, aproveita o *lado fraco* d'um dos companheiros, provoca-o com alguns epigrammas, e passado pouco tempo está o infeliz feito victima expiatoria das loucuras dos outros.

Quando regressam, não sabem relatar nada do que viram, mas repetem com prazer todas as *travessuras* que fizeram ao companheiro.

Não succede isto, sendo apenas dois os viajantes; não só porque *as forças são mais eguaes*, mas tambem porque mesmo que um d'elles seja *mais forte do que o outro em fazer espirito*, como não tem *auditorio para o applaudir*, guarda isso para melhor occasião, e tracta de estabelecer a *egualdade e fraternidade* com o seu companheiro.

Quando, porem, for possivel reunir quatro companheiros que pela egualdade de genios e educação se combinem perfeitamente uns com os outros, deve então preferir-se este áquelle numero.

Quatro viajantes podem tomar um trem para irem a qualquer sitio que não tenha serviço de diligencias, porque, dividido o aluguer por todos, fica regular a despesa de cada

um, como ao diante mostraremos no passeio aos quatro districtos. Podem mesmo tomar um trem para logar, onde haja diligencias; mas cujas horas de serviço não estejam em harmonia com o tempo que tenham disponivel. E podem tambem tomar um trem para partir quando quizerem, apear-se aonde o desejarem, e retrogradarem se bem lhes parecer.

Quem viaja para recreio tem obrigação forçada de fazer as despesas a que chamam *gorgetas*, porque ninguem vae ver um edificio de certa ordem, aonde haja empregados que mostrem e expliquem tudo, sem gratificar pelo menos com 500 réis ao *ciceroni* que o andou aturando; e quatro individuos podem retribuir com os mesmos 500 réis, como dois, do que resulta uma economia de 50 por cento.

Dir-nos-hão que a economia de 500 réis por quatro pouco é, mas enganam-se, porque edificios ha em que muitas vezes são meia duzia os *ciceronis* que vão transferindo os visitantes uns aos outros, em consequencia das especialidades a cargo de cada um, e no fim da visita tem-se dado 3$000 réis de *gorgetas*.

Alguem nos dirá—não se lhes dá nada, porque não ha obrigação para isso; mas a quem nos disser isso respondemos que o melhor é não ir lá.

Se ha um ponto a que se quer ir, mas para o qual não ha trens, nem cavallos, e os viajantes são quatro, animam-se uns com os outros, alugam um burro para lhes levar alguma bagagem e comida de prevenção, e eil-os marchando alegremente a pé, e chegados ao termo do seu destino, sentindo-se pouco fatigados, porque reciprocamente se distrahiram do incommodo que soffre quem não está acostumado a andar a pé.

Milhares de exemplos podiamos apresentar, provando a conveniencia de marcharem quatro de companhia; mas contra todos esses exemplos ha, como já dissemos, a difficuldade de encontrar quatro genios e educações eguaes: podendo conseguil-o, reunam-se quatro; não podendo ser, vão dois, e aproveitem os passeios de recreio que em seguida lhes indicamos, e cujo ponto de partida, facilmente comprehenderão ser Lisboa.

Devem, porem, antes de partir, revestir-se de toda a prudencia e circumspecção, para nos paizes por onde transitarem não practicar actos que os desauctorizem, e compromettam com os moradores.

Não devem querer encontrar edificios faustosos e obras esplendidas por toda a parte, nem *achincalhar* aquillo que lhes não agradar: se lhes não agrada o que houver, callem-se

e não humilhem ninguem, principalmente tractando-se d'um objecto que os moradores tenham em apreço.

Nas hospedarias não devem ridicularisar tudo, a fim de se exaltar aos olhos de quem os ouve, porque succede sempre o contrario: ordinariamente, quando alguem 'numa hospedaria censura o que ha, e declara que nada o satisfaz, resulta-lhe de ahi o dizerem os circumstantes que em sua casa não goza elle tanto como o que alli deprecia.

Ha, porem, uma cousa especialmente em que todos devem ser mui circumspectos, e é na visita a templos sagrados.

Os portuguezes nas suas localidades, não soffrem com muita facilidade qualquer cousa que julguem ser-lhes offensiva, e muito menos quando 'nessa offensa se involva falta de respeito pelas cousas sagradas.

É portanto melhor não ir lá, do que ir practicar irreverencias.

Passeio ao Porto, regressando por Aveiro, Bussaco, Coimbra, Leiria, Batalha, Alcobaça, Caldas e Alemquer

O viajante toma logar no comboyo do correio, e parte para o Porto, aonde chega de manhã.

Logo que sáe da carroagem, dirige-se á grade de separação, e chama uma mulher ou rapaz, dos muitos que alli estão para esse fim, e dirige-se com elle á casa das bagagens para receber a sua.

Logo que lh'a entregam, manda-a conduzir para umas barracas, que estão defronte da estação, onde lhe é fiscalisada pelos empregados da alfandega e do tabaco, e depois de marcada com o signal de que pode passar, manda-a conduzir para fóra da grade aonde escolhe um dos muitos *char-à-bancs* que alli estão, o qual o conduz por 200 réis até á praça de D. Pedro, devendo primeiro dar alguma cousa a quem lhe andou com a bagagem.

Chegado ao Porto, e logo que sáe do *char-à-bancs*, apparecem-lhe immensos portadores, que lhe conduzem a bagagem e guiam para a hospedaria a que se quizer dirigir.

As distancias das hospedarias são em pontos que se paga este trabalho com 80 a 120 réis.

Durante o dia tracta de desfructar o que podér, e á noite vae ao theatro, se ha espectaculo em algum dos tres que tem a cidade.

Antes de ir para o theatro dispõe as cousas de maneira que pela manhã tenha prompto quem lhe conduza a bagagem a tempo de estar a horas na praça de D. Pedro.

Chegado ahi, faz-se conduzir 'num dos *char-à-bancs*, e ás horas competentes parte no comboyo, devendo ter comprado bilhete para Aveiro.

Apeia-se, e dirige-se ao hotel do Vouga, ou hospedaria da Luizinha, aonde é servido regularmente, devendo preferir esta, se quer economisar, e aquelle se quer mais apparato.

Nas doze horas que aproximadamente está em Aveiro, tem tempo para ver tudo, não esquecendo ir até ás *columnas* desfructar o agradavel espectaculo que apresentam as salinas.

Em quanto almoça dispõe as cousas para que lhe preparem um barco que o conduza á Vista Alegre, visto que infelizmente não ha estrada em termos de ir em trem, e para que em quanto por lá anda, lhe apromptem os ovos moles e mexilhões, porque ninguem deve ir a Aveiro e deixar de comprar d'aquella fazenda, tendo em attenção o que a tal respeito dissemos na resenha geographica, quando tractámos d'esta cidade.

Depois que regressa da Vista Alegre, toma logar no comboyo para a Mealhada, aonde chega á noite.

Ao sahir de Aveiro, colloca-se na carroagem juncto á janella do lado direito, mas senta-se voltado para o norte, a fim de poder gozar a aprazivel vista que a cidade apresenta ao passar sobre o aterro das Agras, que é pouco distante da estação.

Logo que se apeia na Mealhada, toma logar em um dos dois *char-à-bancs* (se é no tempo de banhos), e dirige-se a Luzo, mediante a quantia de 200 réis, que paga pelo transporte.

De manhã cedo parte para o Bussaco, tendo determinado na hospedaria do Serra, que é aquella aonde se deve dirigir, que lhe mandem lá o almoço e o jantar, ou simplesmente este, se prefere levar um almoço simples quando para lá for.

Sobe a montanha, e depois de lançar um volver d'olhos em torno de si, sente uma especie de orgulho por ser alli que se feriu essa renhida batalha, que tão mortal golpe deu no poder do grande Napoleão; mas em seguida vem-lhe a compaixão com a lembrança do que é a sorte que tanto eleva alguns, para depois os precipitar de mais alto.

Não lhe esqueça contemplar a capella do Encanadouro, que serviu de hospital de sangue durante essa carnificina, e depois vae ver o local destinado para o monumento commemorativo de tão grande feito da nossa historia.

Procura proximo ao telegrapho a ponta da serra, e d'ahi desfructa o mais grandioso panorama que imaginar-se pode,

porque d'um lado vê as extensas planicies, que são banhadas pelo Mondego, e parece-lhe poder chegar com a mão a Coimbra, Monte-mór e Figueira; o oceano, circumdando a extensa orla da costa, apresenta-se á sua vista; centenares de collinas em todas as direcções: e em continuação, bosques, prados e campos, representam-lhe uma immensidade de jardins; e em conclusão vê prolongar-se infinitamente a escabrosa e obscura serra da Estrella; e se é proximo ao pôr do sol, contempla admirado a rapida transição que elle faz *mergulhando* no mar.

Em seguida saboreia a deliciosissima agua, que brota d'uma rocha ahi perto, e segue para ver a fonte ferrea, de mui superiores qualidades medicinaes.

Depois dirige-se á *porta de Sula*, e ao entrar fica em contemplativa meditação, e suppõe estar no monte Libano pelo quadro que se lhe apresenta á vista.

Segue por uma rua que o conduz ao convento, aonde procura o capellão-administrador, homem affavel e de excellentes qualidades, e que lhe indica os meios de poder ver tudo.

Escolhe o local que mais lhe agrada, e janta ao pé d'uma das muitas fontes que alli ha, sob o tecto de verdura que forma a rama dos milhares de cedros seculares.

É preciso, porem, não se esquecer de descer para Luzo, pela *porta de Serpa*, a tempo de ver o estabelecimento dos banhos, e seguir para a Mealhada, aonde entra no comboyo que parte para Coimbra.

Chegado a Coimbra, é transportado por 80 réis 'num *char-à-bancs*, que o conduz até ao largo de Sansão, e d'ahi dirige-se a uma hospedaria.

Coimbra tem quatro, que todas podiam ser recommendadas pelas especiaes circumstancias que se dão em cada uma d'ellas.

A do Paço do Conde, porque é a mais antiga, e porque tanto pelos commodos, como pela quantidade de roupas de que está sortida, pode facilmente accommodar immensos hospedes.

A do Lopes, porque está collocada em agradavel posição juncto á ponte e sobre o Mondego.

A do Hotel do Mondego, pelo luxo e apparato que apresenta, e *que muita gente diz não ser propria para Coimbra.*

Finalmente, a dos Caminhos de ferro, pela simplicidade e aceio que alli se encontra, e pelas boas maneiras dos seus proprietarios.

Sentimos não poder recommendar aquellas duas; a pri-

meira porque com antigos habitos adquiridos, é só propria para os frequentadores a que chamam *pés de boi*, e dos quaes têm copioso numero de freguezes.

A segunda, porque o proprietario está rico, e pouca ou nenhuma attenção presta ao seu estabelecimento.

Recommendamos, portanto, o Hotel do Mondego e o dos Caminhos de ferro: aquelle, a quem quizer apparato, embora lhe custe mais caro: este, a quem quizer economia, limpeza e aceio, embora não faça *brilhante figura*.

Advertiremos que o primeiro recebe tres classes de hospedes: a 800 réis, 1$000 réis e 1$200 réis diarios; o segundo a 800 réis e 1$000 réis diarios; e que ambas dão jantar de meza redonda a 480 réis por cabeça; mas que apesar d'esta quasi egualdade, as contas a final 'naquelle, são triplicadamente multiplicadas.

Áquelles que quizerem jantar *à la carte*, aconselhamos que vão ao Paço do Conde.

Em Coimbra tem o viajante muito que ver, e provavelmente por muito tempo será impossivel *ver tudo a vapor*, graças ao systema *inquisitorial* que ha na universidade, aonde tudo devia ser visivel com promptidão, e aonde para se observar qualquer cousa, é necessario *um especial favor*.

Depois de escrevermos as linhas que antecedem, encontramos no *Commercio de Coimbra*, um artigo que justifica o que dissemos.

Transcrevemol-o d'aquelle jornal, apreciavel pela seriedade com que é redigido, para registar o louvavel procedimento do sr. José Ernesto.

«O sr. vice-reitor acaba de ordenar que esteja todos os dias patente o paço e escholas da universidade para todas as pessoas, que os quizerem visitar.

Achamos acertadissima e digna de elogio a resolução tomada pelo bondoso prelado.

Era um dissabor, era mesmo pouco edificante para o nosso primeiro estabelecimento litterario, que tivesse as suas portas fechadas áquelles, que querem ver e admirar o que encerra o bello e sumptuoso alcaçar das sciencias.

Em toda a parte têm os estabelecimentos publicos certos dias, em que se facilita o seu accesso; porem na nossa Coimbra não se tinha isto como costume, e talvez não faltasse quem estigmatizasse a continuação dos habitos de uma usança inconvenientissima.

Diante, porem, das exigencias da epocha e da força da opinião publica, nada resiste.

A universidade, tendo suas portas abertas aos que querem visital-a, exalta-se na opinião publica, porque tem muito que ver e admirar; e a sumptuosidade do seu todo não deixará de certo de preoccupar a admiração dos viajantes.

Louvamos, pois, a resolução do sr. José Ernesto de Carvalho e Rego, vice-reitor da universidade; e conte o illustre prelado que tão acertada medida echoará na opinião publica de um modo assás lisonjeiro para s. ex.ª

Quizeramos, porem, que a medida fosse extensiva ao museu, que é a primeira cousa, por que em Coimbra pergunta o viajante.

Já foram maiores, do que hoje, as difficuldades que ha para se ver este importante, bello e a todos os respeitos sumptuoso ettabelecimento: comtudo, ainda não ha a facilidade que se requer para se obter a prompta permissão.

Estes factos, sabemos nós, têm desagradado a muitas pessoas de elevada posição, e nós quizeramos vel-os removidos, para maior credito e bom nome da nossa universidade.

Se estas nossas reflexões merecerem ao illustrado prelado o peso que julgamos devem ter, muito nos apraz se houvermos de em breve patentear que foram attendidos os nossos desejos, ficando assim satisfeita uma justa exigencia do publico esclarecido.»

Para Coimbra descrevemos tres passeios especiaes, que ao diante se seguem, e nelles indicamos o que deve ser visto de preferencia.

Satisfeito o viajante de passear em Coimbra, parte para Pombal, devendo escolher para a partida dia que seja 2.ª feira, 5.ª ou sabbado, para alli poder tomar logar na diligencia que o conduz a Leiria por 1$000 réis.

Em Leiria tem as hospedarias do Ayres e do Manuel Rei: nenhuma é boa, mas aconselhar-lhe-hemos que prefira a primeira á segunda.

Procura um transporte que no dia seguinte o conduza até Alcobaça com escala pela Batalha, e vae admirar este modelo de architectura.

Da Batalha, se tem tempo e quer fazer o sacrificio de andar 5 kil. de máu caminho, vae a Porto de Mós; e se não está para isso dirige-se a Alcobaça, aonde deve estar em dia de 3.ª feita, 5.ª, ou sabbado, para tomar logar na diligencia que em taes dias segue d'alli para o Carregado com escala pelas Caldas da Rainha. Querendo demorar-se dois dias nas Caldas, larga ahi a diligencia e espera que ella torne a passar para o conduzir ao Carregado e ahi entrar no comboyo para Lisboa.

Não aconselhamos, porem, tal demora nas Caldas, não sendo em tempo de banhos, porque o que alli ha para ver não merece a pena de lá estar tanto tempo.

Pode sim o viajante, depois de ver as Caldas, tomar um trem que o conduza ao Carregado; mas em tal caso deve ajustal-o com escala por Alemquer.

Passeio de recreio a Coimbra (*a*)

O viajante, chegado que seja á estação, toma logar em um dos muitos *char-à-bancs* que alli estão, e que o conduz até ao largo de Sansão em frente da egreja de Sancta Cruz, pela modica quantia de 80 réis.

Deve, porem, dizer ao cocheiro qual a hospedaria a que se destina, porque algumas d'ellas são situadas numa das ruas do transito, e outras nas suas proximidades, e se for para alguma d'estas, escusa de chegar ao termo da corrida do vehiculo que o conduzir, e deve sahir d'elle na rua da Sophia, que é a melhor de Coimbra, bordada de grandes edificios, a maior parte dos quaes foram conventos, depois reduzidos a habitações seculares, restando apenas dois d'aquelles.

Recolhido á hospedaria, e depois de estar disposto para isso, pode formar tres passeios distinctos, principiando o primeiro pelo caes, que ainda não está concluido, e entrando no fim d'elle na cidade dirigir-se á antiquissima capella do senhor do Arenado, cuja inscripção lhe indicará a origem da fundação d'aquella ermida, e seguindo pela margem do rio, descer até á ponte do caminho de ferro, e se quizer, até á *Memoria*, caminhando sempre entre o rio e formoso arvoredo. É este um dos mais pittorescos passeios da terceira cidade do reino.

Na volta vem pela ponte da *Agua de Maias*, entra na cidade pela Sophia, e sobe ao adro de Sancta Justa, que está logo no principio da rua, e que é um magnifico ponto de vista. Ao lado das portas da egreja estão duas inscripções, que são a historia da sua fundação. É a egreja de Sancta Justa uma das mais elegantes de Coimbra: mas difficilmente se encontrará aberta, por não ser matriz da freguezia.

No fim da mesma rua encontra o viajante a riquissima egreja de Sancta Cruz, fundada por D. Affonso Henriques em o mosteiro da mesma invocação, que depois foi completamente reformado, e que actualmente está occupado pelas repartições

(*a*) Vide Passeio ao Porto.

da camara municipal, administração do concelho, correio, obras publicas, pezos e medidas, roda dos expostos e cadeia.

Na egreja tem o viajante a admirar o pulpito de pedra, ricamente torneado, que os reformadores mandaram pintar a oleo, as cadeiras do côro, obra de talha magnifica, o orgão, que é dos primeiros do reino, se não é o primeiro, o pouco que no *sanctuario* escapou á rapina dos francezes e dos vandalos de 1834.

Na capella-mór estão os dois tumulos de Affonso Henriques e seu filho D. Sancho, mandados fazer por D. Manuel. Em 1832 lembrou-se D. Miguel de os mandar abrir para ver o que continham, o que muito deteriorou estes dois preciosos monumentos.

E tambem digno de ver-se o claustro, que fica ao lado da egreja com entrada pela sachristia apesar de estar mal cuidado e pouco limpo.

Quem for amante da pintura encontrará ainda alguns quadros de bons auctores na magestosa sachristia e no sanctuario, mas muito mal resguardados, o que é para sentir.

Subindo para Mont'arroio, chega-se por uma estrada magnifica ao cemiterio publico, que é ainda muito moderno, e por tanto pobrissimo de monumentos e mausoleos; mas em compensação desfructa-se d'alli uma vista encantadora de campo, de rio, com as suas graciosas vistas de Sancta Clara, etc. Em baixo descobre-se o valle de Coselhas, que é um passeio magnifico para quem gostar da poesia, do retiro e da solidão, onde apenas se ouve o trinado das aves, o murmurio das aguas, e raras vezes as vozes dos camponezes, occupados em laborar as terras.

Será este o principal passeio que o viajante curioso deve fazer.

SEGUNDO PASSEIO — Subindo ao bairro alto pelo arco de Almedina e rua de Quebra-costas encontra-se a Sé Velha ou egreja de S. Christovão, que é o monumento de Coimbra mais digno de attenção, porque é talvez o unico resto em Portugal do tempo dos godos. O portico e a frontaria, tisnada pelo correr dos seculos, está ainda mais bem conservada, que a de Sancta Cruz, mas mais sujos pelo ocre reformador d'este seculo destruidor.

Ao lado d'este monumento, fica a imprensa da universidade, estabelecimento digno de ver-se, e em seguida avulta o edificio da universidade, edificado onde antigamente eram os paços reaes, chamados das *Alcaçovas*, e monumento digno de fim a que se destina e da nossa antiga grandeza.

O viajante deve percorrer o paço das escholas, que serve de aposentadoria real, quando alli vae o rei, a sala dos capellos ou dos actos grandes, a sala que servia para os exames privados, quando os havia, e é a galeria dos reitores da universidade, onde estão os retratos de todos desde o primeiro, as aulas, a sala das congregações, a capella, ha pouco reformada, a bibliotheca, que é 'naquelle genero o primeiro edificio, depois o observatorio.

Sahindo da universidade pela porta ferrea, desça o viajante ao largo da Feira, chamada dos estudantes, e visite a Sé Nova, que foi a egreja dos jezuitas, templo magestoso, apesar de máu gosto de architectura, proprio d'aquella ordem.

Na sachristia existem ainda alguns quadros de bom auctor.

Junto a este edificio está o museu, que é digno de ver-se com miudeza. 'Neste mesmo largo e proximo ficam os hospitaes e o lyceu nacional, que era tambem o collegio dos jesuitas.

Do largo do muzeu dirige-se o viajante para o largo do Castello, celebre pelo grandeacto de heroismo e fidelidade de Martim de Freitas.

Este castello foi demolido para em seu logar se edificar um observatorio, começado pelo marquez de Pombal, mas que depois não se concluiu, não sabemos porque opposição dos homens da sciencia.

Descendo pela rua encontra-se o collegio de S. Bento, o jardim botanico, com a sua novissima estufa, que é só para se ver de fóra, porque é prohibida a entrada em mais de metade do jardim, não sabemos porque conveniencias da rotina.

Segue-se o collegio das Ursulinas e o seminario diocesano, edificio grandioso, que merece ver-se, principalmente a egreja, que é magnifica, e a nosso ver, a mais elegante de Coimbra. Como o viajante pode ver pela altura das janellas do segundo andar, o edificio não chegou a concluir-se, porque segundo se diz parou ao ver-se que a despesa ia crescendo muito. Logo á entrada vê-se o retrato do fundador.

Segue-se o Penedo da saudade, logar muito frequentado, principalmente dos estudantes, a fonte do Cidral, que é historica, o convento de Sancta Thereza, o observatorio meteorologico, que está ainda em principio de organisação, e caminhando mais para o norte, chega-se a Sancto Antonio, cujo convento foi presa das chammas, sem ao menos se poder salvar a sella, onde viveu o sancto mais popular do reino, o thaumaturgo portuguez.

Uma senda conduz d'alli ao Penedo da meditação, sitio que frequentam os apaixonados e poetas, que se aprazem em contemplar um abysmo medonho, sentados no chão.

Na volta de Sancto Antonio, ou do Penedo da meditação deve o viajante voltar por Cellas, terra do afamado manjar branco e de bom doce, que se faz no velho convento de freiras que alli ha. No caminho de Cellas para a cidade, que é um passeio aprazivel, fica já proximo ao jardim o convento de Sanct'Anna, onde tambem se vende muito bom doce de fructa e de outras qualidades.

Resta-nos a quinta, ou cêrca, de Sancta Cruz, que foi das mais extensas e admiraveis de Portugal. Quiz, porem, a sorte que ella cahisse nas mãos d'um grande capitalista, que tem destruido quasi tudo o que na cêrca havia de maravilhoso, para estender a cultura do milho e dos legumes. Restam ainda o lago e algumas assombrosas arvores regulares, uma fonte meio arruinada, e pouco mais.

Descendo do jardim pela estrada de entre-muros, encontra o viajante a porta principal da quinta, onde se não entra sem licença, que hoje facilmente se obtem na mesma quinta.

Dentro em poucos annos nada haverá que admirar 'nesta quinta, a não ser o bom feijão e milho, semeado onde em outro tempo se viam cascatas magnificas, lindissimas ruas por entre arvoredo admiravel, etc.

A tanto obriga a falta de gosto ou a avareza!

TERCEIRO PASSEIO — Atravessando a ponte, quasi sumida nas areias, encontra-se ao lado esquerdo o velho convento de Sancta Clara, fundado pela rainha Sancta Izabel, do qual apenas resta hoje uma parte da egreja, cheia de agua, porque o resto desappareceu com as alluviões do rio, ajudado pela acção destruidora dos homens. O antiquario poderá ainda achar prazer na visita d'estas ruinas, se atinar com a entrada para ellas, o que nem sempre é facil. Proximo d'aqui fica a quinta das Lagrimas com a sua tão decantada fonte dos Amores, onde, segundo a tradição, succedeu o tragico successo de D. Ignez de Castro. Só estas recordações tornam o sitio notavel, porque o mais desappareceu (*a*).

Restam felizmente ainda os seculares cedros, que assom-

(*a*) O sr. Baeta Neves, digno portuguez, que, residindo no Brazil, tem sempre o pensamento na patria, para a qual não cessa de promover melhoramentos, acaba de fazer um donativo de 200$000 réis, que já foram entregues ao presidente da camara de Coimbra, destinados a diversos melhoramentos 'nesta localidade.

bram aquelle jorro de agua a cahir 'num tanque entulhado e velho. Para chegar á fonte é necessario romper por uma vereda estreita, que é difficil e perigoso atravessar por causa das canas que embaraçam o passo, e muitas vezes ferem com as folhas a cara do caminhante.

É uma vergonha o estado em que está um monumento historico dos mais notaveis da terceira cidade do reino.

O unico jardim particular, digno de se ver em Coimbra, é o que fica contiguo a esta fonte, e que pertence ao sr. Miguel Osorio, dono da quinta e palacio das Lagrimas. Não é difficil obter licença para o ver.

Fica mais adiante a quinta das Canas com a sua Lapa dos Esteios, tão celebrada dos poetas; mas o viajante, que se podér demorar em Coimbra, deve destinar uma tarde para ir embarcado á Lapa dos Esteios, e terá um passeio lindissimo e barato.

Subindo ao novo convento de Sancta Clara, edificado por D. João I, encontra o viajante um dos melhores e mais ricos panoramas de Portugal, principalmente subindo ao alpendre d'uma ermida, que fica um pouco mais acima.

No convento deve ver a egreja, que é o mais notavel, e pode comprar bom doce, que o ha magnifico 'neste convento.

'Neste convento conserva-se ainda o corpo da rainha Sancta Izabel, que só as pessoas reaes e o bispo da diocese podem ver.

Temos indicado ao viajante o que ha de mais notavel em Coimbra; mas resumimos o mais que podemos para não dar a este livro mais extensão do que realmente deve ter. Quem tiver tempo de percorrer os arredores da cidade encontrará a cada passo monumentos historicos e sitios lindissimos, dos quaes não nos permitte fallar a brevidade d'este trabalho.

Passeio a Abrantes

Aconselhamos este passeio ao viajante, principalmente para que elle goze o surprehendente e variado panorama, que durante a marcha do comboyo apresenta o castello de Almourol, e Constancia ao passar o Tejo.

Para isso é preciso tomar logar no comboyo n.º 2, que parte de Sancta Apollonia de manhã, e chega ao Entroncamento de tarde.

Ahi almoça o viajante, regulando-se pela tabella, e segue para Leste.

Deve procurar sentar-se juncto á janella da carroagem

do lado direito, e durante o trajecto até á Praia, gozará sensações de surpreza visual, que por muito tempo recordará.

Se neste paiz houvesse outro potentado de gosto tão primoroso como el-rei o sr. D. Fernando, por certo que procuraria obter a acquisição das ruinas do Castello de Almourol, e formaria alli uma deliciosa vivenda, que, com quanto de genero muito differente, seria a rival da decantada Pena em Cintra.

Antes de partir, lêde na rèzenha geographica a tradição ácerca d'este castello, e mais salientes serão depois as sensações que sentireis ao vel-o.

Chegado que seja o comboyo á estação da Praia, procurae logo passar da direita para a esquerda e tomae logar juncto á janella para na passagem do Tejo gozardes a aprazivel vista que apresenta Constancia, que em forma de amphitheatro serve de bifurcação aos rios Tejo e Zezere que alli se reunem, descendo este pela vossa esquerda e aquelle pela direita.

Aqui aventurae-vos a lançar a cabeça fora da ventana (*a*), e admirae o arrojo da arte, que construiu a ponte sobre que sois conduzido, a qual tem 16 vãos de 30^{m},50 cada um, ou uma extensão total de 488 metros.

Ás 3,30 horas chegaes ao Rocio de Abrantes, aonde está a estação, e depois de deixar o comboyo, procuraes obter uma cavalgadura que vos conduza á praça de Abrantes, ou ides mesmo a pé por que é um passeio de 3 kilometros.

Antes de partir para Abrantes será conveniente dispordes no *restaurant* da estação para que vos tenham prompto o jantar quando regressardes, porque lá apenas ha uma reles *tasca*.

Feita esta disposição, partis, demorae-vos por lá até proximo da noite, e regressaes á estação, aonde jantaes com todo o descanso, a fim de entreter o tempo para vos ser menos enfadonho esperar pelo comboyo, que vos deve conduzir d'alli á noite, e vos apresenta em Lisboa de manhã.

Passeio a Thomar

Thomar é uma pequena mas bonita cidade, á qual merece a pena dar-se um passeio.

O viajante que alli quizer ir toma logar no comboyo até

(*a*) Vide o que a tal respeito dissemos, quando tractámos dos perigos a prevenir.

á Barquinha, e d'ahi é conduzido até lá na diligencia por 500 réis.

Vae hospedar-se no hotel Thomarense, que está regularmente montado, e depois de passar um agradavel dia, regressa pelo mesmo caminho que seguiu, se não preferir vir a pé até á estação de Thomar ou Payalvo, e entrar ahi no comboyo (*a*).

Passeio ao Cartaxo

Quem quizer ir ver este pequeno rival de Santarem, toma lugar no comboyo até á estação de Sanct'Anna, e d'ahi segue na diligencia por 160, regressando da mesma forma que foi.

Passeio de Torres Vedras

Tomado logar para Alhandra do comboyo da manhã de qualquer dos dias, segunda feira, quarta ou sexta, e chegado alli, toma-se logar na diligencia, que em seguida parte para Torres Vedras, aonde se vae pousar á hospedaria que alli ha, e que é muito regular.

No dia seguinte regressa-se da mesma maneira que se foi.

Para a compra do bilhete da diligencia, veja-se Torres Vedras.

Passeio de recreio pelos quatro districtos, de Lisboa, Evora, Portalegre e Santarem

Partis, por exemplo, 'num domingo de manhã do Terreiro do Paço para o Barreiro, e d'ahi para Setubal.

No dia seguinte regressaes de Setubal, no comboyo que d'ahi parte de manhã até ao Pinhal Novo, d'onde seguis no comboyo até Evora.

Depois de ver o que ha de bom em Evora, e de ter alugado um trem que vos conduza, partis no dia seguinte (terça feira) ás 4 horas da manhã, e ides almoçar a Azaruja, 20 kilom. distante de Evora. Ás 9 partis d'aqui, e ides jantar a Evora Monte, que dista de Azaruja 10 kilometros. Depois de jantar partis ás 3 da tarde para Estremoz, d'ahi 15 kil., aonde ides dormir.

Nos intervallos de comida e partida, tendes aproveitado o tempo disponivel para ver tudo.

(*a*) Por esta fórma entra em Thomar pela linha de Leste, e retira-se pela do Norte.

Na quarta-feira, ás 7 horas da manhã, partis para Borba, que dista 13 kil. de Estremoz, e aonde chegaes ás 10 horas, e almoçaes em Borba; ao meio dia partis de Borba, e ides jantar a Villa Viçosa, aonde deveis chegar á uma da tarde. Ás 5 da tarde regressaes de Villa Viçosa para Borba, e ficaes ahi.

Na quinta feira, ás 6 horas da manhã, partis de Borba para Elvas, d'ahi 28 kil., aonde chegaes ao meio dia ou uma hora.

Jantaes em Elvas, disfructaes o que alli ha de bom para ver, e ás 5 horas da tarde partis para a estação, e tomaes lugar para Lisboa aonde chegaes de manhã, depois de ter percorrido um circulo de 505 kilometros de extensão.

Este passeio sendo verificado por quatro, pode importar em quatro libras, aproximadamente, a cada um, e sendo só dois pode importar, tambem aproximadamente, seis libras a cada um, como demonstram as duas contas de despezas que se seguem, as quaes com quanto não se possam indicar como perfixas, nào devem estar muito longe da realidade.

Despeza provavel	Para dois	Para quatro
2 bilhetes no vapor	$320	$640
2 ditos do Barreiro a Setubal	$660	1$320
Hospedaria em Setubal	1$600	3$200
Bilhetes de Setubal para o Pinhal Novo, e d'ahi para Evora	4$120	8$248
Hospedaria em Evora	2$000	3$200
Almoço em Azaruja	$900	1$500
Jantar em Evora Monte	1$200	2$000
Ceia e cama em Extremoz	1$200	2$000
Almoço em Borba	$720	1$200
Jantar em Villa Viçosa	1$200	2$000
Ceia e camas em Borba	1$200	2$000
Jantar em Elvas	1$500	2$500
Aluguer do trem	27$000	27$000
Gorgeta ao liteireiro	1$000	1$000
Diligencia de Elvas para a estação	$160	$320
Bilhetes do comboyo para Lisboa	6$360	12$720
Chá no Entroncamento	$280	$560
Totaes	51$420	71$400
A cada um	25$710	17$850

Calculámos as despesas de comida, por cabeça, e a differença que parece haver a maior na de dois, comparada com a de quatro, é por causa do calceeiro, que obriga a fazer a despesa para tres ou para cinco, conforme o numero dos viajantes.

Passeio a Santarem, Elvas e Badajoz, regressando por Portalegre e Castello de Vide

Ide na vespera ao largo do Pelourinho tomar bilhete para o omnibus, que de manhã deve partir para o Poço do Bispo, se não preferirdes um trem.

Segui este agradavel passeio: deveis calcular as horas, por forma que estejaes na estação do Poço do Bispo a tempo de seguir no comboyo logo que chegue.

Tomaes logar para Santarem, e ahi almoçaes no restaurante da estação: subis depois a Marvilla, e desfructaes o que ha de bom em Santarem.

(Vide Santarem no resumo geographico.)

Quando o appetite vos resolva a fazel-o, jantaes em Marvilla, ou na estação, como melhor vos parecer.

A noite, quando chega o comboyo do correio, partis 'nelle para Elvas, e chegado que fordes á estação, entraes em uma das tres diligencias que alli ha para esse serviço, e seguis para a Praça.

Descançaes um pouco no hotel Elvense, almoçaes, e em seguida ides ver o que ha de bom 'naquelle baluarte da nossa independencia.

Satisfeita a vossa curiosidade, partis para a estação e esperaes o comboyo que de manhã sahiu de Lisboa, entraes 'nelle, e eis-vos caminho de Badajoz.

Até á fronteira, ides sempre observando Elvas, que parece espreitar-vos descontente pela visita que ides fazer á sua rival.

Na fronteira pára o comboyo, e toma um *carabineiro*, que está já esperando por isso.

Perdeis então Elvas de vista, e pouco depois apparece-vos Badajoz.

Aqui, é-vos examinada a bagagem com a maior circumspecção e prudencia, e depois seguis o vosso destino.

Se não tivestes a precaução de levar moeda hespanhola, o que é mais prudente, pedis na estação que vos troquem algum dinheiro por *duros*, e facilmente conseguis isso, na razão de 920 réis cada duro, que tem 20 reales, e cada real equivale a 46 réis.

Escolhei ir para Badajoz a pé ou em diligencia.

A pé chegaes mais breve á *Pozada* ou á *Fonda*, porque a diligencia, em consequencia da estreitura das ruas, dá uma volta tão extensa em torno da cidade, que a primeira vez que alli fomos julgámos termo-nos enganado, e que iamos na diligencia de Madrid ou Sevilha.

Se fordes na diligencia, ides para a *Fonda de las tres Naciones*, que é a melhor de Badajoz, e está situada na *Calle de la Moralija*.

Esta hospedaria esteve perdendo o credito completamente em consequencia da má administração que teve; mas hoje procura readquiril-o, tractando os hospedes regular e commodamente.

Pode alli passar-se com muito ou pouco.

A ultima vez que alli fomos, almoçámos e jantámos por 18 reales.

O almoço foi *tortilla, pan, vino, cafe, e manteca*.

O jantar *sopa, cosido, lingua, perdiz e tres postres* (sobremezas).

Apeaes-vos da diligencia, pagaes quatro reales de transporte, e como não tendes tempo a perder, dirigi-vos logo ao café *Suisso* na *Plaza de la constitucion*, que é alli proximo, e no qual ides desfructar um quadro de vida e animação, como nunca vistes em Portugal, porque á noite em Badajoz tudo está nos cafés, ou anda pelas *calles* (ruas) a passeiar.

Se ides recommendado a alguem, procuraes logo fallar-lhe para ver se conseguis ser apresentado em algum dos dois *casinos* (associações recreativas) que alli ha, se for noite de reunião.

No dia seguinte procuraes ver tudo o que ha em Badajoz e depois de entreter o tempo até horas competentes, de manhã ou de tarde, como melhor vos convier, partis para a estação a tomar logar no comboyo.

Deveis, porem, ter cautela em vos guiardes pelo vosso relogio, e não confiar nos de Badajoz, porque são regulados pelo meridiano de S. Fernando, que faz 20 minutos de differença do nosso.

Tomaes bilhete para Portalegre, se quereis ver esta cidade pittoresca e manufactureira.

Parte o comboyo, e pouco a pouco vem-vos ao pensamento se estareis sobre o terreno em que o condestavel D. Nuno Alvares Pereira venceu os castelhanos em 1384, morrendo alli o Mestre de Alcantara e D. Diogo Gomes Barroso, notabilidades castelhanas.

Desejaes saber qual seria o logar em que no anno de 1472

houve as conferencias entre D. Henrique IV de Castella com D. Affonso V de Portugal, visto o conde de Feria, que então governava em Badajoz, não ter permittido a entrada de D. Henrique 'nesta praça.

Envergonhaes-vos com a recordação do lamentavel episodio da nossa historia, que prova ter a briosa nação portugueza, forçada pela curia romana, de fazer o papel de *algoz* e *carcereiro* d'uma tão virtuosa senhora, como foi a infanta D. Joanna, porque, resultando d'aquellas conferencias o seu casamento com D. Affonso, e vindo ella para Portugal, confiada no brio dos portuguezes, collocar-se sob a sua salvaguarda, foi depois *obrigada* a professar no convento de Sancta Clara, de Coimbra, porque o pontifice lhe negou a dispensa matrimonial.

Acode-vos então mais lugubre pensamento, recordando-vos que por alli devia ter passado o duque de Alba em 1580, quando veio conquistar Portugal depois do fatal resultado de Alcacerquibir.

Comparaes o presente com o passado, e admiraes-vos que em 1658 podessemos mandar por alli o general Mendes de Vasconcellos com 14:000 infantes, 3:000 cavallos, 20 canhões e 2 morteiros para sitiar Badajoz.

Vedes retirar este exercito, e ser cercado em Elvas pelas numerosas forças que de Madrid vieram em soccorro de Badajoz, commandadas por D. Luiz de Haro, mas logo em seguida tornaes a ver os sitiadores retirar e recolher a Badajoz completamente derrotados.

Em 1665 encontraes o marquez de Carracena, commandando 15:000 infantes, 6:500 cavallos, das melhores tropas da Italia e Allemanha, 14 peças de artilheria e 2 morteiros para novamente conquistar Portugal.

Em 1706 vedes alli um exercito de 30:000 portuguezes, commandados pelo marquez das Minas, derrotando um corpo de hespanhoes, commandados por Marros; e em 1709 encontraes outro de 28:000 homens, commandado pelo marquez de Fronteira, que foi derrotado, perdendo 2:000 mortos e 3:000 prizioneiros.

Vedes finalmente passar por aqui fóra centenares de portuguezes, que, esquecendo rivalidades antigas, vão para Badajoz fortalecer a revolução incitada por uma audaciosa mulher contra os francezes em junho de 1807, lançando fogo a uma peça para *salvar*, em dia de S. Fernando, o que havia sido prohibido pelo conde da Torre del Fresno, governador da praça.

Embebido 'nestas e em mil outras recordações de factos

practicados 'naquelle traço de terreno, sentis parar o comboyo e darem-vos ordem para apear.

Olhaes e vedes á porta de cada carroagem um individuo de má catadura, que vos pergunta se trazeis tabaco: naturalmente respondeis-lhe que não; mas vedes que a pergunta é ociosa, porque vos não acreditam, visto que em seguida entram nas carroagens e tudo esquadrinham o mais minuciosamente possivel.

A esta inspecção geral, segue-se a especial, porque vos exigem a abertura das malas, bahus e saccos de noite, revolvendo em seguida e pondo em desordem e desarranjo quanto vem dentro.

Meia hora dura este martyrio, e finda ella entraes novamente para o comboyo e seguis, se vos não tem tentado a desgraça de comprar alguns charutos nos *estancos nacionaes* que encontrastes em Badajoz.

Fugi de *tão diabolica* tentação... introduzi contos de réis de outro qualquer contrabando, que pouco risco correis (*a*); mas se vos apanharem com uma libra de charutos, mal e bem mal vos irá.

Tende sempre presente como eu tenho o que dizia uma senhora a cada amarrotadella que lhe davam nas sedas e engommados que trazia nos bahus da sua bagagem... e tudo isto por causa do tabaco!!

Como estaes livres da fiscalisação *tabacal*, e ides chegando a Portalegre, disponde-vos para sahir, logo que dêem aviso da chegada áquella estação.

Chegastes, tomae a vossa mala, entrae na diligencia que vos conduz a Portalegre, e d'ahi dirigi-vos á hospedaria: almoçae e sahi a ver o que ha de bom pela cidade; depois vinde jantar, e concluido que seja, entrae de novo na diligencia para estardes na estação a tempo de partir no comboyo do correio: chegaes ao Entroncamento, tomaes chá, pão (pessimo) e manteiga, que vos custa 140 réis, recolheis-vos ao comboyo, e de manhã estaes em Lisboa.

Aqui soffre a vossa bagagem nova revolução, que, não sendo *tudo por causa do tabaco*, como dizia em Elvas a nossa conhecida, tambem tem elle ahi grande parte.

Livre da fiscalisação, sahis, e tomaes o omnibus ou um trem para vos retirardes e descançar das fadigas da viagem.

(*a*) Não se entenda com o que dizemos que aconselhamos o contrabando.

PEZOS E MEDIDAS (*a*)

Para muitos será conveniente, e a outros curioso, conhecer com exactidão a capacidade que têm as medidas nos concelhos ou povoações por onde transitarem, e por isso junctamos um mappa, que indica quantos litros e centilitros produz cada um dos 430 alqueires e 410 almudes, que presentemente estão em uso no continente do reino.

Todos os concelhos, que levam a nota de extinctos e unidos a outros, vão mencionados por lhes ser permittido continuar a fazer uso das medidas que tinham na epocha da extincção.

Deixamos de indicar as dos demais concelhos extinctos, visto que só podem fazer uso das medidas dos concelhos a que foram annexados.

Não mencionamos fracções, porque o espaço de que dispomos é pouco, e além d'isso o alqueire e almude são bases sufficientes para calcular com exactidão qualquer transacção.

Dos pezos não fazemos menção, visto que para elles ja está em practica o systema metrico decimal.

(*a*) Depois de termos formulado este trabalho, appareceu á luz o *Systema legal de medidas*, redigido pelo sr. Joaquim José da Graça, obra que devem consultar todos os que desejarem ter cabal informação d'esta especialidade.

Mappa da capacidade dos 430 alqueires e 410 almudes, presentemente usados no continente do reino, reduzido a litros e centilitros, em harmonia com o systema metrico decimal

Concelhos e freguezias	Districtos	Alqueires — Lit. e cent.	Almudes — Lit. e cent.
Abiul (*a*)	Leiria	14 e 766	17 e 544
Abrantes	Santarem	13 e 885	17 e 280
Agueda	Aveiro	14 e 217	19 e 680
» (*b*)	»	57 , 000	—
Aguas Bellas (*c*)	Santarem	13 e 760	17 e 760
Aguiar (*d*)	Evora	14 e 555	20 e 640
» da Beira	Guarda	14 e 820	27 e 280
Aguias (*e*)	Evora	14 e 930	20 e 760
Alandroal	»	14 e 696	18 e 240
Albergaria	Aveiro	14 e 430	24 e 240
» (*f*)	»	—	17 e 040
Albufeira	Faro	15 e 110	24 e 240
Alcacer do Sal	Lisboa	14 e 205	19 e 200
Alcaçovas (*g*)	Evora	14 e 852	19 e 440
Alcanede (*h*)	Santarem	14 e 925	20 e 400
Alcobaça	Leiria	13 e 965	19 e 800
Alcochête	Lisboa	13 e 730	17 e 640
Alcoutim	Faro	13 e 640	19 e 620
Aldêa Gallega	Lisboa	13 e 770	18 , 000
Alfandega da Fé	Bragança	16 e 500	25 e 200
Alfarellos de Jalles (*i*)	Villa Real	14 e 580	26 e 840
Alemquer	Lisboa	13 e 480	17 e 040
Alijó	Villa Real	16 e 330	28 e 960
» (*j*)	»	—	25 e 080
Algezur (*l*)	Faro	14 e 720	27 e 900

(*a*) Concelho extincto, unido ao de Pombal.
(*b*) *Buzio* de sal.
(*c*) Freguezia do concelho de Ferreira do Zezere.
(*d*) Concelho extincto, unido ao de Viana.
(*e*) Concelho extincto, unido ao de Monte-mór-o-novo.
(*f*) Medida privativa para azeite.
(*g*) Concelho extincto, unido ao de Viana.
(*h*) Concelho extincto, unido ao de Santarem.
(*i*) Freguezia do concelho de Villa Pouca de Aguiar.
(*j*) Medida chamada do Porto.
(*l*) Concelho extincto, unido ao de Lagos.

Concelhos e freguezias	Districtos	Alqueires — Lit. e cent.	Almude — Lit. e cent.
Aljustrel (*a*)	Beja	13 e 770	22 e 680
Almada	Lisboa	14 e 410	18 , 000
Almeida	Guarda	17 e 150	31 e 200
Almeirim	Santarem	13 e 710	16 e 980
Almodovar	Beja	16 e 800	24 e 300
Alpedrinha (*b*)	Castello Branco	13 e 148	24 e 576
Alter do Chão (*c*)	Portalegre	14 e 878	20 e 760
» Pedrosa (*d*)	»	13 e 420	24 e 480
Alvaiazere	Leiria	13 e 660	21 e 600
Alvares (*e*)	Coimbra	—	18 e 520
Alvito (*f*)	Beja	14 e 540	19 e 200
Amarante	Porto	20 e 024	26 e 256
Amares	Braga	17 e 291	22 e 800
» (*g*)	»	18 e 163	—
» (*h*)	»	17 e 930	—
Amieira (*i*)	Portalegre	14 e 872	20 e 880
Anadia	Aveiro	14 e 800	18 e 960
Ançã (*j*)	Coimbra	14 e 338	20 e 220
Ancião (*l*)	Leiria	13 e 420	18 e 900
Arcos de Val de Vez (*m*)	Viana do Castello	17 e 822	23 e 760
» (*n*)	»	20 e 365	—
Arez (*o*)	Portalegre	14 e 740	21 e 360
Arganil (*p*)	Coimbra	14 e 840	37 e 200

(*a*) Vide Messejana.
(*b*) Concelho extincto, unido ao de Fundão.
(*c*) Vide Alter Pedrosa, Cabeço de Vide, Chancellaria e Seda.
(*d*) Freguezia do concelho de Alter do Chão.
(*e*) Concelho extincto, parte do qual foi annexo ao de Goes, e esta parte é que continúa a fazer uso das medidas do liquido que tinha, sendo o almude de 10 canadas ou 40 quartilhos.
(*f*) Vide Torrão e Villa Nova de Baroina.
(*g*) Medida privativa do celleiro da casa de Castro do conde da Figueira.
(*h*) Medida privativa da casa e quinta do fidalgo da Tapada, na freguezia de Fiscal.
(*i*) Freguezia annexa ao concelho de Gavião.
(*j*) Concelho extincto, unido ao de Cantanhede.
(*l*) Vide *Redinha*.
(*m*) Vide Soajo.
(*n*) Medida de Reguengo.
(*o*) Freguezia annexa ao concelho de Niza.
(*p*) Vide Coja.

Concelhos e freguezias	Districtos	Alqueires — Lit. e cent.	Almudes — Lit. e cent.
Arganil (*a*)	Coimbra	14 e 840	24 e 800
Armamar (*b*)	Vizeu	15 e 293	25 e 135
» (*c*)	»	17 e 110	—
Arouca	Aveiro	16 e 270	25 e 500
» (*d*)	»	114 , 000	—
Arraiollos (*e*)	Evora	14 e 865	18 e 900
Arronches	Portalegre	14 e 565	20 e 820
Arruda (*f*)	Lisboa	13 e 200	16 e 800
Asseiceira (*g*)	Santarem	14 e 070	19 e 440
Aveiro	Aveiro	13 e 240	17 e 400
» (*h*)	»	39 , 000	—
Aviz (*i*)	Portalegre	15 e 465	20 e 520
Avô (*j*)	Coimbra	15 e 080	28 e 200
» (*l*)	»	—	22 e 560
Azambuja	Lisboa	13 e 535	16 e 800
Azeitão (*m*)	»	13 e 860	17 e 424
Baião	Porto	17 e 830	29 e 376
Barcellos	Braga	15 e 128	25 e 668
» (*n*)	»	17 e 232	—
» (*o*)	»	17 e 974	—
» (*p*)	»	20 e 613	—
» (*q*)	»	17 e 373	—
» (*r*)	Viana	17 e 360	25 e 320

(*a*) Medida para azeite.
(*b*) Ás medidas de secco, chamam *novas*.
(*c*) A esta medida chamam *velha*.
(*d*) *Razão* de lagar.
(*e*) Vide Vimieiro.
(*f*) Vide Sobral.
(*g*) Freguezia do concelho de Thomar.
(*h*) Raza de Sal.
(*i*) Vide Ervedal e Figueiros.
(*j*) Concelho extincto, parte unido ao de Oliveira do Hospital, e continúa a fazer uso das medidas que tinha, uma das quaes era o almude ter 15 canadas ou 60 quartilhos.
(*l*) Medida de azeite.
(*m*) Concelho extincto unido ao de Setubal.
(*n*) Medida privativa do convento de Vilar.
(*o*) Raza de Reguengo.
(*p*) Raza grande ou velha.
(*q*) Raza.
(*r*) Freguezia.

Concelhos e freguezias	Districtos	Alqueires — Lit. e cent.	Almudes — Lit. e cent.
Barqueiros (*a*)	Villa Real	17 e 850	25 e 540
Barquinha	Santarem	14 e 110	19 e 020
Barrancos	Porto	14 e 800	21 , 000
Barreiro	Lisboa	13 e 690	16 e 800
Batalha	Leiria	14 e 072	17 e 760
Beja (*b*)	Beja	13 e 340	18 e 120
Belem	Lisboa	13 e 690	16 e 800
Belmonte (*c*)	Castello Branco	17 e 302	24 , 000
»	»	—	25 , 000
Belver (*d*)	Santarem	14 e 820	25 e 560
Bemvive (*e*)	Porto	17 e 652	25 e 452
Benavente (*f*)	Santarem	13 e 510	18 , 000
Bobadella (*g*)	Coimbra	16 e 660	35 e 760
Borba	Evora	14 e 092	19 e 200
Boticas	Villa Real	17 e 200	25 e 140
Bouças	Porto	17 e 303	25 e 476
Braga	Braga	16 e 119	23 e 700
» (*h*)	»	17 e 700	—
» (*i*)	»	16 e 506	—
» (*j*)	»	17 e 326	—
» (*l*)	»	16 e 930	—
» (*m*)	»	15 e 962	—
Bragança	Bragança	14 e 040	25 e 760
Bringel (*n*)	Beja	13 e 960	18 e 360
Cabeceiras de Basto	Braga	19 e 210	23 e 112
Cabeço de Vide (*o*)	Portalegre	15 e 176	23 e 400

(*a*) Freguezia unida ao concelho de Mezãofrio.
(*b*) Vide *Bringel*.
(*c*) Vide Caria.
(*d*) Freguezia pertencente ao concelho de Mação.
(*e*) Concelho extincto unido ao de Canavezes.
(*f*) Vide *Salvaterra*.
(*g*) Concelho extincto, unido ao de Oliveira do Hospital: o almude tem 15 canadas ou 60 quartilhos.
(*h*) Medida para trigo.
(*i*) Medida para milho miudo.
(*j*) Medida para centeio.
(*l*) Medida do extincto couto de Vimieiro.
(*m*) Padrão existente na camara.
(*n*) Concelho extincto, unido ao de Beja.
(*o*) Freguezia annexa ao concelho de Alter do Chão.

Concelhos e freguezias	Districtos	Alqueires — Lit. e cent.	Almudes — Lit. e cent.
Cabril (*a*)	Coimbra	15 e 176	12 e 500
Cadaval	Lisboa	13 e 840	17 e 040
Cadima (*b*)	Coimbra	14 e 463	21 e 156
Caldas da Rainha	Leiria	13 e 580	19 e 620
Caminha	Viana do Castello	20 e 352	23 e 820
Campo Maior	Portalegre	14 e 126	17 e 220
Canavezes (*c*)	Porto	19 e 623	26 e 040
Cano (*d*)	Portalegre	15 e 680	22 e 320
Cantanhede (*e*)	Coimbra	14 e 042	21 e 360
Caria (*f*)	Castello Branco	16 e 520	26 e 604
Carrezedo d'Anciães	Bragança	15 , 000	25 e 200
Carregal (*g*)	Vizeu	23 e 468	25 e 536
Cartaxo	Santarem	13 e 070	16 e 800
Carvoeira (*h*)	»	14 e 220	21 e 600
Castello Branco	Castello Branco	14 e 784	25 e 680
Castello de Paiva	Aveiro	17 e 710	25 e 200
Castello de Vide	Portalegre	13 e 790	19 e 440
Castro d'Aire	Vizeu	15 e 912	27 e 840
Castro Laboreiro (*i*)	Viana do Castello	45 e 210	53 e 760
Castro Marim	Faro	15 e 760	21 e 360
Castro Verde (*j*)	Beja	16 e 060	24 e 360
Caza Branca (*l*)	Portalegre	16 e 110	20 e 880
Cazevel (*m*)	Beja	14 e 840	21 e 960
Cêa	Guarda	16 e 370	36 , 000
Celorico de Basto	Braga	19 e 234	23 e 868
» » (*n*)	»	20 e 491	—
» da Beira	Guarda	16 e 050	24 e 960
Certã (*o*)	Castello Branco	13 e 544	18 , 000

(*a*) Freguezia do concelho da Pampilhosa, aonde é usado este almude, a que chamam *Tacho*.
(*b*) Concelho extincto, unido ao de Cantanhede.
(*c*) Vide *Bemviver e Soalhães*.
(*d*) Freguezia annexa ao concelho de Fronteira.
(*e*) Vide *Ançã e Cadima*.
(*f*) Concelho extincto, unido ao de Belmonte.
(*g*) O alqueire serve tambem para medir sal.
(*h*) Freguezia pertencente ao concelho de Mação.
(*i*) Vide Sarzedas.
(*j*) Concelho extincto, unido ao de Melgaço.
(*l*) Vide Cazevel, Entradas e Sancta Barbara
(*m*) Freguezia annexa ao concelho de Fronteira.
(*n*) Concelho extincto, unido ao de Castro Verde
(*o*) Raza para sal.

Concelhos e freguezias	Districtos	Alqueires — Lit. e cent.	Almudes — Lit. e cent.
Cerva (*a*)	Villa Real	18 e 650	29 e 340
Cezimbra	Lisboa	13 e 820	17 e 520
Chamusca	Santarem	13 e 890	19 e 440
Chancelaria (*b*)	Portalegre	14 e 352	21 e 120
Chaves	Villa Real	15 e 280	24 e 200
Cintra	Lisboa	13 e 855	16 e 800
Coimbra	Coimbra	13 e 161	16 e 740
Coja (*c*)	»	14 e 800	32 e 400
» (*d*)	»	—	25 e 920
Conceição (*e*)	Beja	14 e 210	20 e 400
Condeixa (*f*)	Coimbra	13 e 335	16 e 920
Constancia (Villa Nova de)	Santarem	13 e 680	19 e 440
Coruche	»	13 e 270	19 e 200
Coura	Viana do Castello	18 e 538	35 e 700
» (*g*)	»	—	23 e 880
Covilhã	Castello Branco	16 e 330	24 e 480
» (*h*)	»	—	12 e 750
Crato	Portalegre	13 e 900	21 e 780
Cuba (*i*)	Beja	13 e 860	17 e 220
Cascaes	Lisboa	13 e 800	16 e 800
Ega (*j*)	Coimbra	13 e 770	19 e 896
Elvas	Portalegre	13 e 390	16 e 944
Entradas (*l*)	Beja	14 e 860	26 e 160
Envendes (*m*)	Santarem	14 e 650	22 e 680
Ericeira (*n*)	Lisboa	13 e 430	18 e 360
Ervedal (*o*)	Portalegre	15 e 803	22 e 200

(*a*) O almude 'neste concelho tem 10 canadas.
(*b*) Freguezia unida ao concelho de Ribeira da Pena.
(*c*) Freguezia annexa ao concelho de Alter do Chão.
(*d*) Concelho extincto, e que pertence parte ao de Arganil, e parte ao de Táboa. O almude tem 15 canadas ou 60 quartilhos.
(*e*) Medida para azeite.
(*f*) Freguezia unida ao concelho de Ourique.
(*g*) Vide *Ega*.
(*h*) Medida para azeite.
(*i*) Medida de cobre a que chamam *cantaro*: só serve para vinho.
(*j*) Vide Villa de Alva e Villa Ruiva.
(*l*) Concelho extincto, unido ao de Condeixa.
(*m*) Concelho extincto, unido ao de Castro Verde.
(*n*) Concelho extincto, unido ao de Condeixa.
(*o*) Concelho extincto, unido ao de Mafra.
(*p*) Freguezia annexa ao concelho de Aviz.

Concelhos e freguezias	Districtos	Alqueires — Lit. e cent.	Almudes — Lit. e cent.
Ervedal (*a*)	Portalegre	15 e 803	31 e 680
Espozende	Braga	17 e 400	25 e 692
» (*b*)	»	32 e 422	—
Estarreja	Aveiro	14 e 250	25 e 440
Estremoz	Evora	13 e 726	18 e 840
Evora (*c*)	»	14 e 500	17 e 400
» Monte (*d*)	»	13 e 330	19 e 320
Fafe	Braga	19 e 538	23 e 640
Fajão (*e*)	Coimbra	15 e 796	—
Farinha Pódre (*f*)	»	14 e 540	22 e 560
» » (*g*)	»	—	20 e 256
Faro	Faro	15 e 800	18 e 600
Feira	Aveiro	17 e 480	25 e 440
Felgueiras	Porto	19 e 560	24 e 480
Ferreira (*h*)	Beja	14 e 200	18 e 300
Figueira de Castello Rodrigo	Guarda	15 e 780	26 e 400
» da Foz (*i*)	Coimbra	14 e 470	21 e 300
Figueiros (*j*)	Portalegro	15 e 780	22 e 080
Figueiró dos Vinhos	Leiria	13 e 760	21 e 060
Fontes (*l*)	Villa Real	16 e 220	26 e 460
Fornos de Algodres	Gua da	16 e 760	26 e 400
Foscôa	»	16 e 130	25 e 440
Fragoas	Vizeu	15 e 632	30 e 090
Freixo	Bragança	14 e 900	22 e 800
Fronteira (*m*)	Portalegre	14 e 630	20 e 040
Fundão (*n*)	Castello Branco	15 e 944	24 , 000
Galves (*o*)	Portalegre	16 e 100	21 e 560

(*a*) Medida para azeite.
(*b*) Medida para sal.
(*c*) Vide Evora Monte.
(*d*) Concelho extincto, unido ao de Evora.
(*e*) Concelho extincto, unido ao da Pampilhosa.
(*f*) Concelho extincto, unido ao de Penacova.
(*g*) Medida para azeite.
(*h*) Vide *Aguas Bellas*.
(*i*) Vide *Lavos* e *Maiorca*.
(*j*) Freguezia annexa ao concelho de Aviz.
(*l*) Freguezia pertencente ao concelho de Sancta Martha de Penaguião.
(*m*) Vide Cano, Casa Branca, Souzel e Veiros.
(*n*) Vide Alpedrinha.
(*o*) Freguezia annexa ao concelho de Ponte de Sôr.

Concelhos e freguezias	Districtos	Alqueires — Lit. e cent.	Almudes — Lit. e cent.
Garvão (*a*)	Beja	14 e 560	21 e 840
Gavião (*b*)	Portalegre	13 e 940	22 e 560
Goes (*c*)	Coimbra	13 e 892	36 e 480
» (*d*)	»	—	23 e 040
» (*e*)	»	—	12 e 480
Golegã	Santarem	14 e 070	18 e 060
Gondomar	Porto	16 e 777	25 e 440
Gouvêa	Guarda	15 e 800	39 e 600
» (*f*)	»	17 e 980	—
Grandola	Lisboa	14 e 540	19 e 320
Guarda	Guarda	14 e 320	23 e 040
» (*g*)	»	19 e 070	—
Guimarães	Braga	19 e 418	23 e 223
» (*h*)	»	25 e 046	—
» (*i*)	»	21 e 080	—
Honra de Sobrozo (*j*)	Porto	16 e 974	25 e 800
Idanha a Nova (*l*)	Castello Branco	16 e 600	48 , 000
Ilhavo	Aveiro	14 e 100	18 e 720
» (*m*)	»	42 e 500	—
Lagares (*n*)	Coimbra	16 e 230	39 , 000
» (*o*)	»	—	31 e 200
Lagoa	Faro	16 e 120	24 , 000
Lagos (*p*)	»	13 e 060	17 e 400
» (*q*)	Coimbra	16 e 380	—

(*a*) Concelho extincto, unido ao de Ourique.
(*b*) Vide *Amieira*.
(*c*) Vide *Alvares*.
(*d*) Medida para aguardente na cabeça de concelho, e para azeite em todo elle.
(*e*) Almude chamado pequeno, e que tem 26 quartilhos.
(*f*) Medida da tulha do ex.^mo^ conde de Mello, na villa de Mello.
(*g*) Medida, chamada velha, do cabido da sé da Guarda.
(*h*) Medidas para cal.
(*i*) Medidas para cal.
(*j*) Concelho extincto, unido ao de Paredes.
(*l*) Vide Monsanto, Proença a Velha, e Salvaterra do extremo.
(*m*) Raza de sal.
(*n*) Concelho extincto, unido ao de Oliveira do Hospital.
(*o*) Medida para azeite:
(*p*) Vide Aljezur e Villa do Bispo.
(*q*) Concelho extincto, annexo ao de Oliveira do Hospital.

Concelhos e freguezias	Districtos	Alqueires — Lit. e cent.	Almudes — Lit. e cent.
Lamego (*a*)	Vizeu	15 e 524	25 e 335
» (*b*)	»	17 e 110	
Lavos (*c*)	Coimbra	14 e 950	29 e 100
Lavre (*d*)	Evora	14 e 500	20 e 160
Leiria	Leiria	14 e 063	16 e 560
Lindozo	Viana do Castello	18 e 835	36 e 576
Lisboa	Lisboa	13 e 800	16 e 800
Loulé	Faro	14 e 360	19 e 920
Louriçal (*e*)	Leiria	14 e 475	24 , 000
Lourinhã	Lisboa	13 e 720	17 e 280
Louroza (*f*)	Coimbra	19 e 450	45 , 000
» (*g*)	»		36 , 000
Louzã (*h*)	»	13 e 745	18 e 240
Louzada (*i*)	Porto	17 e 792	24 e 864
» (*j*)	»	17 e 032	
Mação (*l*)	Santarem	16 e 240	23 e 520
Macedo de Cavalleiros	Bragança	15 e 420	25 e 120
Macieira de Cambra	Aveiro	18 , 000	28 , 000
Mafra (*m*)	Lisboa	13 e 270	18 e 960
Maia	Porto	17 e 350	26 e 460
Maiorca (*n*)	Coimbra	14 e 330	23 e 184
Mangualde	Vizeu	15 e 851	26 e 722
Manteigas	Guarda	14 e 755	24 e 480
Marco de Canavezes (*o*)	»		
Marvão	Portalegre	14 e 020	20 e 160
Mealhada	Aveiro	14 e 418	21 e 144
Meda	Guarda	15 e 830	27 e 840

(*a*) Ás medidas de secco chamam *novas*, a de liquido é a da companhia dos vinhos do Alto Douro.
(*b*) Medida, a que chamam *velha*.
(*c*) Concelho extincto, unido ao da Figueira da Foz.
(*d*) Concelho extincto, unido ao de Monte-mór-o-Novo.
(*e*) Concelho extincto, unido ao de Pombal.
(*f*) Concelho extincto, unido ao de Oliveira do Hospital.
(*g*) Medida para azeite.
(*h*) Vide *Serpins*.
(*i*) Vide *Unhão*.
(*j*) Medida antiga.
(*l*) Vide Belver, Carvoeira e Envendos.
(*m*) Vide Ericeira e Villa Nova d'Azureira.
(*n*) Concelho extincto, unido ao da Figueira da Foz.
(*o*) Vide *Canavezes*.

Concelhos e freguezias	Districtos	Alqueires — Lit. e cent.	Almudes — Lit. e cent.
Melgaço (*a*)	Viana do Castello	22 e 605	24 e 720
Mertola	Beja	16 e 330	22 e 800
Messejana (*b*)	»	14 e 220	20 e 100
Mezão Frio (*c*)	Villa Real	17 e 850	27 e 520
» (*d*)	»	—	25 e 540
» (*e*)	»	—	25 , 000
» (*f*)	»	—	27 e 600
Midões (*g*)	Coimbra	16 e 920	48 e 600
» (*h*)	»	—	24 e 300
Mira	»	14 e 535	22 e 800
Miranda (*i*)	Bragança	14 e 600	26 e 640
» (*j*)	»	13 e 440	19 e 200
Mirandella	»	16 e 078	25 , 000
Mogadouro	»	15 e 400	32 , 000
Moimenta da Beira	Vizeu	15 e 743	25 e 800
Monchique	Faro	16 , 000	24 e 720
Monção (*l*)	Viana do Castello	20 e 675	24 , 000
Moncorvo	Bragança	13 e 300	25 , 000
Mondim (*m*)	Vizeu	15 e 417	24 e 856
» (*n*)	»	17 e 110	—
Mondim de Basto	Villa Real	19 e 770	29 e 080
Monforte	Portalegre	13 e 982	21 e 540
Monsanto (*o*)	Castello Branco	18 e 460	29 e 760
Montalegre	Villa Real	17 e 280	25 e 320
Monte-Mór-o-Novo (*p*)	Evora	13 e 790	19 e 200
Monte-Mór-o-Velho (*q*)	Coimbra	14 e 630	23 e 680

(*a*) Vide *Castro Laboreiro*.
(*b*) Concelho extincto, unido ao de Aljustrel.
(*c*) Vide *Barqueiros*.
(*d*) Medida especial da freguezia de Barqueiros.
(*e*) Medida chamada do Porto.
(*f*) Medida para azeite.
(*g*) O almude neste concelho tem 15 canadas ou 60 quartilhos.
(*h*) Medida para azeite.
(*i*) Vide *Semide*.
(*j*) Medidas, chamadas antigas.
(*l*) Vide *Valladares*.
(*m*) As medidas de secco chamam novas.
(*n*) Medida *velha*.
(*o*) Concelho extincto, unido ao de Idanha a Nova.
(*p*) Vide Aguias, Lavre, Mora e Pavia.
(*q*) Vide Pereira e Tentugal.

Concelhos e freguezias	Districtos	Alqueires — Lit. e cent.	Almudes — Lit. e cent.
Móra (*a*)	Evora	14 e 110	20 e 580
Mortagoa	Vizeu	15 e 082	22 e 176
Moura	Beja	13 e 600	18 e 840
Mourão (*b*)	Evora	14 e 560	20 e 400
Murça	Villa Real	15 e 220	25 e 300
» (*c*)	»	—	25 e 570
Nellas	Vizeu	15 e 384	27 e 192
Niza (*d*)	Portalegre	15 e 105	26 e 160
Nogueira do Cravo (*e*)	Coimbra	13 e 770	35 e 760
Odemira (*f*)	Beja	16 e 680	21 e 120
Obidos	Leiria	13 e 690	16 e 800
Oeiras	Lisboa	13 e 580	17 e 100
Oleiros (*g*)	Castello Branco	13 e 930	19 , 000
Olhão	Faro	16 e 460	18 , 000
Olivaes	Lisboa	13 e 650	16 e 920
Oliveira d'Azemeis	Aveiro	18 , 000	24 e 600
» do Bairro	»	14 e 422	16 e 600
» » (*h*)	»	—	19 e 800
» » (*i*)	»	—	21 , 000
» de Frades	Vizeu	16 e 378	27 e 240
» do Hospital (*j*)	Coimbra	15 e 700	35 e 760
» » (*l*)	»	—	28 e 608
Oriolla (*m*)	Evora	14 e 190	18 e 480
Ourique (*n*)	Beja	15 e 480	22 e 800
Ovar	Aveiro	18 e 954	26 e 160

(*a*) Concelho extincto, unido ao de Monte-mór-o-Novo.
(*b*) Concelho extincto, unido ao de Reguengos.
(*c*) Medida chamada do Porto.
(*d*) Vide *Arez* e *Tolosa*.
(*e*) Concelho extincto unido ao de Oliveira do Hospital; o almude tem 15 canadas ou 60 quartilhos.
(*f*) Vide *Villa Nova de Milfontes*.
(*g*) O almude tem 10 canadas.
(*h*) Almude de *Eixo*.
(*i*) Almude de *Malta*.
(*j*) O almude tem 15 canadas: vide Avô, Bobadella, Lagares, Lagos, Lourosa, Nogueira do Cravo, Penalva d'Alva e Villa Pouca da Beira.
(*l*) Medida para azeite.
(*m*) Concelho extincto, unido ao de Portel.
(*n*) Vide Conceição, Garvão e Panoias.

Concelhos e freguezias	Districtos	Alqueires — Lit. e cent.	Almudes — Lit. e cent.
Ovar (*a*)	Aveiro	77 , 000	—
» (*b*)	»	54 , 000	—
Paços de Ferreira	Porto	17 e 434	25 e 260
Paialvo (*c*)	Santarem	13 e 620	18 , 000
Palmela (*d*)	Lisboa	13 e 960	17 e 280
Pampilhoza (*e*)	Coimbra	13 e 840	24 , 000
Panoias (*f*)	Beja	14 e 070	28 e 800
Paredes (*g*)	Porto	17 e 267	25 e 800
Pavia (*h*)	Evora	15 e 290	20 e 760
Pedrogão Grande (*i*)	Leiria	13 e 190	18 , 000
Pena Cova (*j*)	Coimbra	14 e 080	20 e 880
Penafiel (*l*)	Porto	17 e 795	24 e 600
Penalva de Alva (*m*)	Coimbra	15 e 850	33 e 300
» » (*n*)	»	—	26 e 640
» do Castello (*o*)	Vizeu	14 e 566	28 e 900
» » (*p*)	»	16 e 387	27 e 744
Penamacor	Castello Branco	16 e 380	27 e 936
Penedono	Vizeu	15 e 569	26 e 552
Penella (*q*)	Coimbra	13 e 468	19 e 104
Peniche	Leiria	13 e 719	17 e 460
Pereira (*r*)	Coimbra	14 e 630	19 e 200

(*a*) Raza de sal.
(*b*) Raza de cal.
(*c*) Freguezia pertencente ao concelho de Thomar.
(*d*) Concelho extincto, unido ao de Setubal.
(*e*) Vide *Cabril* e *Fajão*.
(*f*) Concelho extincto, unido ao de Ourique.
(*g*) Vide *Honra de Sabrosa*.
(*h*) Concelho extincto, unido ao de Monte-Mór-o-Novo.
(*i*) O almude tem 10 canadas.
(*j*) Vide *Farinha Podre*.
(*l*) Vide *Portocarrero*.
(*m*) Concelho extincto, unido ao de Oliveira do Hospital: o almude tem 15 canadas.
(*n*) Medida para azeite.
(*o*) Ás medidas de secco chamam *novas*: as de liquido são para vinho.
(*p*) Ás medidas de secco chamam *velhas*: as de liquido são para azeite.
(*q*) Vide *Podentes* e *Rabaçal*.
(*r*) Concelho extincto, unido ao de Monte-mór-o-Velho.

Concelhos e freguezias	Districtos	Alqueires — Lit. e cent.	Almudes — Lit. e cent.
Pernes (*a*)	Santarem	14 e 925	20 e 400
Pezo da Regoa (*b*)	Villa Real	24 e 390	28 e 800
» (*c*)	»	19 e 180	26 e 240
» (*d*)	»	15 e 890	29 e 700
» (*e*)	»	97 e 480	—
» (*f*)	»	32 e 200	—
Pico de Regalados (*g*)	Braga	17 e 361	25 e 776
Pinhel	Guarda	13 e 780	19 e 200
Podentes (*h*)	Coimbra	13 e 102	18 e 144
Poiares	»	14 e 140	19 e 440
Pombal (*i*)	Leiria	13 e 320	18 e 900
Ponte da Barca	Viana do Castello	17 e 490	23 e 400
» (*j*)	»	19 e 825	—
Ponte do Lima (*l*)	»	17 e 125	22 e 708
» (*m*)	»	—	23 e 400
» (*n*)	»	19 e 970	25 e 130
» (*o*)	»	17 e 129	27 e 760
» (*p*)	»	19 e 925	24 e 160
» (*q*)	»	17 e 660	24 e 404
» (*r*)	»	17 e 200	27 e 774
» (*s*)	»	17 e 135	24 e 884

(*a*) Concelho extincto, unido ao de Santarem.
(*b*) Vide *Mezão-Frio*.
(*c*) Medidas chamadas de Sancta Martha de Penaguião, e que se usam nas freguezias de Loureira, Mouramorta e Sediellos.
(*d*) Medidas chamadas de Villa Real, e que se usam nas freguezias de Covallinhos, Galafura, Poiares e Vellarinho de Frades.
(*e*) Medida para sal.
(*f*) Medida antiquissima.
(*g*) Concelho extincto, unido ao de Villa Verde.
(*h*) Concelho extincto, unido ao de Penella.
(*i*) Vide *Abiul, Louriçal e Redinha*.
(*j*) Medida do Reguengo.
(*l*) O almude tem 14 canadas.
(*m*) Medida para azeite.
(*n*) Medidas da *caza de dentro*, na freguezia de Refoios do Lima.
(*o*) Extinctos contos do *Cabaço* e da Corrilhã.
(*p*) Extinctos coutos da *Faxa*.
(*q*) Extinctos coutos da *Feitosa*.
(*r*) Extinctos coutos de *Gouduffe*.
(*s*) Extinctos coutos da Queijada.

Concelhos e freguezias	Districtos	Alqueires — Lit. e cent.	Almudes — Lit. e cent.
Ponte do Lima (*a*	Viana do Castello	18 e 624	—
Ponte de Sôr (*b*)	Portalegre	14 e 866	20 e 340
Portalegre	»	13 e 680	17 e 640
Portel (*c*)	Evora	14 e 740	18 e 840
Porto	Porto	17 e 330	25 e 440
» (*d*)	»	28 e 587	—
» (*e*)	»	39 e 360	—
» (*f*)	»	27 e 840	—
Porto Carrero (*g*)	»	18 e 085	26 e 832
Porto de Móz	Leiria	14 e 230	19 e 440
Povoa de Lanhozo	Braga	19 e 612	23 e 148
Povoa de Varzim	Porto	17 e 235	25 e 464
» (*h*)	»	28 e 068	—
Prado (*i*)	Braga	16 e 377	23 e 040
Proença a Nova (*j*)	Castello Branco	13 e 396	22 e 176
» a Velha (*l*)	»	17 e 360	32 e 256
Rabaçal (*m*)	Coimbra	13 e 180	16 e 944
»	Leiria	13 e 140	17 e 076
Redinha (*n*)	»	13 e 505	21 e 660
Redondo	Evora	14 e 560	19 e 440
Regua (*o*)	—	—	—
Reguengo (*p*)	Evora	15 e 220	21 e 240
Rezende	Vizeu	17 e 888	28 e 080
Ribeira de Pena (*q*)	Villa Real	14 e 300	25 e 340

(*a*) Medida do Reguengo.
(*b*) Vide *Galveas*.
(*c*) Vide *Oriolla*.
(*d*) Medida para verde.
(*e*) Medida para sal.
(*f*) Medida para cal.
(*g*) Concelho extincto, unido ao de Penafiel.
(*h*) Medida para sal.
(*i*) Concelho extincto, unido ao de Villa Verde.
(*j*) Vide *Sobreira Formosa*.
(*l*) Concelho extincto, unido a Idanha a Nova.
(*m*) Concelho extincto, unido ao de Penella.
(*n*) As freguezias d'este concelho, unidas aos de Ancião, continuam a usar estas medidas.
(*o*) Vide *Pezo da Regua*.
(*p*) Vide *Mourão*.
(*q*) Vide *Cerva*.

Concelhos e freguezias	Districtos	Alqueires — Lit. e cent.	Almudes — Lit. e cent.
Ribeira da Pena (*a*)	Villa Real	--	25 e 300
» (*b*)	»	—	27 e 980
Rio Maior	Santarem	13 , 000	16 , 000
Sabroza	Villa Real	15 e 790	28 e 720
Sabugal	Portalegre	15 e 424	19 e 920
Sattão	Vizeu	14 e 610	33 e 400
» (*c*)	»	—	32 e 064
Salvaterra (*d*)	Santarem	13 e 710	18 e 240
» do Extremo (*e*)	Castello Branco	15 e 500	63 e 840
Sancta Barbara (*f*)	Beja	16 e 060	31 e 200
Sancta Comba Dão	Vizeu	15 e 717	27 e 408
» (*g*)	»	53 e 833	—
Sancta Martha de Penagião (*h*)	Villa Real	19 e 260	26 e 460
Sancta Martha de Penagião (*i*)	»	—	25 e 060
Santarem (*j*)	Santarem	13 e 885	17 e 280
Sancto Thyrso	Porto	17 e 316	25 e 608
S. João d'Areas	Vizeu	16 e 135	26 e 904
S. João da Pesqueira	»	15 e 716	25 e 215
» (*l*)	»	15 e 379	26 e 060
S. Pedro de Sul	»	16 e 234	24 e 120
» (*m*)	»	18 e 188	—
S. Thiago de Cacem (*n*)	Lisboa	15 e 314	19 e 440

(*a*) Medida chamada do Porto, e pela qual o proprietario Manuel Balthasar Martins Cardoso, da *Caza da Portella*, vende aguardente fina excedente a 10 gráos.

(*b*) Medida antiquissima de *Cerva*, e pela qual o mesmo proprietario, Manuel Balthasar Martins Cardoso, diz que paga a premissa ao parocho.

(*c*) Medida para azeite.

(*d*) Concelho extincto, unido ao de Benavente.

(*e*) Concelho extincto, unido ao de Idanha a Nova.

(*f*) Freguezia unida ao concelho de Castro Verde.

(*g*) A este alqueire chamam *Buzio*, e serve para medir sal em *Foz Dão*.

(*h*) Vide *Fontes*.

(*i*) Medida chamada do Porto.

(*j*) Vide *Alcanede e Pernes*.

(*l*) Medidas *velhas*.

(*m*) Medidas *velhas*.

(*n*) Vide *Sines*.

Concelhos e freguezias	Districtos	Alqueires — Lit. e cent.	Almudes — Lit. e cent.
S. Vicente da Beira	Castello Branco	15 e 074	25 e 920
Sardoal	Santarem	14 e 040	18 e 960
Sarzeda (*a*)	Castello Branco	14 e 784	24 , 000
Seda (*b*)	Portalegre	16 e 020	22 e 800
Seixal	Lisboa	14 e 070	18 , 000
Seixo (*c*)	--	—	—
Selmes (*d*)	Beja	13 e 650	17 e 980
Semide (*e*)	Coimbra	13 e 200	17 e 910
Sernancelhe	Vizeu	15 e 842	25 e 656
Serpa	Beja	13 e 520	18 e 840
Serpins (*f*)	Coimbra	13 e 745	18 e 240
Setubal (*g*)	Lisboa	13 e 200	16 e 800
Sever do Vouga	Aveiro	14 e 788	30 e 720
Silves	Faro	16 e 530	24 , 000
Sines (*h*)	Lisboa	15 e 284	19 e 920
Sinfães	Vizeu	17 e 361	26 e 148
Soajo (*i*)	Viana do Castello	21 e 290	60 e 540
Soalhães (*j*)	Porto	18 e 455	29 e 856
Sobral (*l*)	Lisboa	13 e 240	16 e 800
Sobreira Formosa (*m*)	Castello Branco	13 e 920	22 e 080
Soure	Coimbra	13 e 490	23 e 040
» (*n*)	»	—	17 e 448
Souzel (*o*)	Portalegre	15 e 424	19 e 920
Taboa (*p*)	Coimbra	17 , 000	38 e 175
» (*q*)	»	—	20 e 360

(*a*) Extincto concelho unido ao de Castello Branco.
(*b*) Freguezia annexa ao concelho de Alter do Chão.
(*c*) Vide *Ervedal*.
(*d*) 'Nesta freguezia do concelho da Vidigueira usa o proprietario Antonio Coelho Perdigão, estas medidas, para seccos e azeite.
(*e*) Concelho extincto, unido ao de Miranda.
(*f*) Concelho extincto, unido ao da Louzã.
(*g*) Vide *Azeitão* e *Palmella*.
(*h*) Concelho extincto, unido ao de S. Thiago de Cacem.
(*i*) Concelho extincto, unido ao de Arcos de Val de Vez.
(*j*) Concelho extincto, unido ao de Marco de Canavezes.
(*l*) Concelho extincto, unido ao de Arruda.
(*m*) Concelho extincto, unido ao de Proença a Nova.
(*n*) Medida para azeite.
(*o*) Freguezia annexa ao concelho de Fronteira.
(*p*) O almude tem 15 canadas: vide *Coja*.
(*q*) Medida para azeite, e tem 8 canadas.

Concelhos e freguezias	Districtos	Alqueires — Lit. e cent.	Almudes — Lit. e cent.
Taboaço	Vizeu	17 e 110	25 e 240
Tarouca	»	15 e 432	25 e 240
» (*a*)	»	17 e 110	—
Tavira	Faro	13 e 510	16 e 800
Tentugal (*b*)	Coimbra	13 e 380	19 e 920
Terras de Bouro	Braga	17 e 725	24 , 000
Thomar (*c*)	Santarem	13 e 100	16 e 800
Toloza (*d*)	Portalegre	15 e 020	21 e 600
Tondella	Vizeu	16 e 839	26 e 880
Torrão (*e*)	Beja	13 e 760	18 e 456
Torres Novas	Santarem	13 e 665	17 e 940
Torres Vedras	Lisboa	13 e 215	17 e 400
Trancozo	Guarda	16 e 270	27 e 360
» (*f*)	»	17 e 440	—
Unhão (*g*)	Porto	19 e 961	26 e 864
Vagos	Aveiro	15 , 000	20 , 000
Valladares (*h*)	Viana do Castello	20 e 030	26 e 400
Vallença	»	19 e 350	26 e 340
» (*i*)	»	16 e 870	25 e 976
» (*j*)	»	21 e 164	—
Vallongo	Porto	17 e 280	25 e 320
Val Passos	Villa Real	15 e 460	24 e 900
Veiros (*l*)	Portalegre	16 e 642	22 e 440
Viana (*m*)	Evora	13 e 771	19 e 200
Viana do Castello	Viana do Castello	17 e 287	23 e 100
» (*n*)	»	16 e 884	22 e 800
» (*o*)	»	17 e 050	23 e 440

(*a*) Medida *velha*.
(*b*) Concelho extincto, unido ao de Monte-mór-o-Velho.
(*c*) Vide *Asseiceira* e *Paialvo*.
(*d*) Freguezia annexa ao concelho de Niza.
(*e*) Concelho extincto, unido ao de Alvito.
(*f*) Medida chamada *velha*.
(*g*) Concelho extincto, unido ao de Louzada.
(*h*) Concelho extincto, unido ao de Monção.
(*i*) Extincto couto de Samfins.
(*j*) Medida do Cabido.
(*l*) Freguezia annexa ao concelho de Fronteira.
(*m*) Vide *Aguiar* e *Alcaçovas*.
(*n*) Freguezia de Lanheses, que foi couto do mesmo nome.
(*o*) Freguezia de Sancta Maria de Geraz do Lima, que foi couto de Sancta Leocadia.

Concelhos e freguezias	Districtos	Alqueires — Lit. e cent.	Almudes — Lit. e cent.
Viana do Castello (*a*)	Vianna do Castello	16 e 965	21 e 840
» (*b*)	»	17 e 160	23 e 100
» (*c*)	»	21 e 170	—
» (*d*)	»	10 e 088	—
Vidigueira (*e*)	Beja	14 e 020	22 e 440
» (*f*)	»	—	19 e 442
Vieira	Braga	19 e 591	23 e 304
Villa d'Alba (*g*)	Beja	16 , 000	19 e 260
Villa do Bispo (*h*)	Faro	13 e 840	19 e 200
Villa do Conde	Porto	17 e 255	26 e 640
» (*i*)	»	15 e 011	—
» (*j*)	»	28 e 289	—
» (*l*)	»	19 e 501	—
» (*m*)	»	21 e 737	—
Villa Flor	Bragança	16 e 970	23 e 900
Villa de Frades	Beja	14 e 920	19 e 620
Villa Franca de Xira	Lisboa	13 e 340	17 e 640
Villa Nova da Azureira (*n*)	»	13 e 635	17 e 400
» de Baroina (*o*)	Beja	14 e 840	19 e 680
» da Cerveira (*p*)	Vianna do Castello	15 e 442	25 e 200
» de Constancia	Santarem	13 e 680	19 e 440
» de Famalicão	Braga	17 e 133	25 e 476
» (*q*)	»	15 e 045	—
» (*r*)	»	17 e 674	—

(*a*) Freguezia de Moreira.
(*b*) Freguezia de Sancta Maria de Geraz do Lima.
(*c*) Medida do Reguengo.
(*d*) Medida para o sal.
(*e*) Vide *Selmes*.
(*f*) Medida para azeite, pertencente ao proprietario, Joaquim José de Almeida.
(*g*) Freguezia annexa ao concelho de Cuba.
(*h*) Concelho extincto, unido ao de Lagos.
(*i*) Alqueire ou *Raza pequena*.
(*j*) Medida para sal.
(*l*) Medida de Guimarães.
(*m*) Raza grande ou *velha*.
(*n*) Concelho extincto, unido ao de Mafra.
(*o*) Freguezia unida ao concelho de Alvito.
(*p*) O almude tem 14 canadas.
(*q*) Medida do extincto *couto de Landim*.
(*r*) Medida do celleiro da *quinta de Outiz*.

Concelhos e freguezias	Districtos	Alqueires — Lit. e cent.	Almudes — Lit. e cent.
Villa Nova de Famalicão (*a*)	Braga	17 e 640	--
Villa Nova de Foscôa	Guarda	16 e 130	25 e 440
» de Gaia	Porto	17 e 400	25 e 704
» de Gaia (*b*)	»	40 , 000	—
» de Milfontes (*c*)	Beja	14 e 600	21 e 120
Villa Nova de Ourem	Santarem	13 e 275	18 e 720
» de Portimão	Faro	13 e 850	19 e 380
Villa Pouca de Aguiar (*d*)	Villa Real	15 e 170	24 e 240
Villa Pouca da Beira (*e*)	Coimbra	16 e 860	44 e 100
» (*f*)	»	—	35 e 280
Villa Real	Villa Real	15 e 730	29 e 400
» de Sancto Antonio	Faro	15 e 100	21 e 120
Villa de Rei	Castello Branco	13 e 790	20 e 280
» Ruiva (*g*)	Beja	16 e 600	21 e 600
» Velha da Roda	Castello Branco	14 e 590	22 e 800
Villa Verde (*h*)	Braga	16 e 882	26 e 016
Villa Viçosa	Evora	14 e 590	17 e 760
Vimieiro (*i*)	»	14 e 156	20 e 580
Vimiozo	Bragança	15 e 840	32 e 540
Vinhaes	»	17 e 200	32 e 400
Vizeu	Vizeu	13 e 852	24 e 960
Vouzella	»	16 e 234	25 e 008

(*a*) Raza do Reguengo.
(*b*) Medida para cal.
(*c*) Concelho extincto, unido ao de Odemira.
(*d*) Vide *Alfarellos de Jalles*.
(*e*) Concelho extincto, unido ao de Oliveira do Hospital: o almude tem 15 canadas.
(*f*) Medida para azeite.
(*g*) Freguezia unida ao concelho de Cuba.
(*h*) Vide *Pico de Regalados* e *Prado*.
(*i*) Concelho extincto, unido ao de Arraiolos.

TEMPO MEDIO

Todos sabem que o sol é irregular em seus movimentos, e isso faz com que grande numero de individuos, principalmente na provincia, regule os seus relogios ao meio dia, sempre que têm á mão uma boa meridiana.

Como este facto póde causar transtornos a muitos viajantes, porque umas vezes os atraza e outras adianta dos relogios das estações dos caminhos de ferro, julgamos conveniente explicar resumidamente o que é *tempo medio* áquelles dos nossos leitores que o ignorarem.

Os astronomos, para evitar os muitos embaraços que soffriam com as irregularidades dos movimentos do sol, inventaram um *sol regular*, a que deram o nome de tempo medio, e formaram uma tabella das differenças que o *sol verdadeiro* apresenta do *imaginario*.

A estas differenças chamam *equação do tempo*.

É por taes tabellas, que ao diante junctâmos, que são regulados os relogios das estações, e por ellas deve tambem regular o seu relogio quem quizer prevenir enganos.

Nada mais simples.

Imaginemos que no dia 1 de janeiro quereis acertar o vosso relogio pelo *tempo medio:*

Examinaes uma boa meridiana ao meio dia, e em logar de pôr o vosso relogio certo 'nesta hora, o adiantaes 3 minutos e 51 segundos, porque é esta a differença que vos apresenta a tabella 'neste dia.

Imaginemos que no dia 1 de fevereiro quereis ver se o vosso relogio regula bem:

Ao meio dia confrontaes-lo com a meridiana, e em logar dos 3 minutos e 51 segundos, que o adiantastes no mez anterior, deveis encontral-o adiantado 13 minutos e 54 segundos, que é a differença apontada pela tabella.

Imaginemos ainda que no dia 1 de novembro quereis tornar a verificar se elle está certo:

Confrontaes-lo com a meridiana; mas agora, em logar de o encontrar adiantado, achaes que faltam 16 minutos e 15 segundos para o meio dia, que a meridiana já vos apresenta.

Facil é calcular os inconvenientes que podem resultar de ter regulado o relogio por uma boa meridiana, sem attender ás equações do tempo; comtudo apresentaremos dois exemplos:

1.º São 25 de janeiro, e quereis partir 'num comboyo:

Vedes o vosso relogio, e ficaes muito descançado, porque julgaes ter demasiado tempo de vos apresentardes na estação á hora da partida; mas quando alli chegaes, ficaes admirado e talvez até indignado por vos dizerem que o comboyo partiu ha 12 minutos e 29 segundos, differença que a tabella apresenta 'naquelle dia.

2.º São 19 de outubro e o vosso relogio diz-vos que já não podeis partir no comboyo, porque passou a hora; mas se fosseis, ainda chegaveis a tempo, porque o vosso relogio está adiantado 14 minutos e 54 segundos, que é a differença que a meridiana faz das tabellas 'naquelle dia.

Milhares de casos como este se podem dar, e com elles succederem muitos prejuizos: por isso, quem quizer regular-se por ellas, ahi tem as

Tabellas das equações do tempo

Dias do mez	Adiantar				Atrazar	
	janeiro	fevereiro	março	abril	maio	junho
1	3 51''	13 54''	12 36''	3 58''	3' 3''	2 34''
2	4 20	14 1	12 24	3 40	3 10	2 35
3	4 47	14 8	12 11	3 22	3 17	2 15
4	5 15	14 13	11 58	3 4	3 23	2 6
5	5 42	14 18	11 44	2 46	3 29	1 55
6	6 8	14 23	11 30	2 29	3 34	1 45
7	6 35	14 26	11 16	2 11	3 39	1 34
8	7 0	14 29	11 1	1 54	3 43	1 23
9	7 25	14 31	10 46	1 37	3 46	1 11
10	7 50	14 32	10 30	1 21	3 49	0 59
11	8 14	14 32	10 14	1 5	3 51	0 47
12	8 38	14 32	9 58	0 49	3 53	0 35
13	9 0	14 30	9 42	0 33	3 54	0 23
14	9 23	14 28	9 25	0 17	3 55	0 10

Dias do mez	Adiantar				Atrazar	
	janeiro	fevereiro	março	abril	maio	junho
15	9'44''	14 26''	9' 8''	0' 2'	3 55''	0' 1''
—	—	—	—	atrazar	—	adiant.
16	10 5	14 22	8 51	0 11''	3 54''	0 14''
17	10 25	14 18	8 33	0 26	3 53	0 27
18	10 44	14 13	8 16	0 40	3 51	0 40
19	11 3	14 7	7 58	0 54	3 49	0 53
20	11 21	14 1	7 40	1 7	3 46	1 6
21	11 38	13 54	7 22	1 20	3 43	1 19
22	11 55	13 46	7 3	1 32	3 39	1 32
23	12 10	13 38	6 45	1 44	3 35	1 44
24	12 25	13 29	6 17	1 56	3 30	1 57
25	12 39	13 20	6 8	2 7	3 25	2 10
26	12 52	13 10	5 49	2 17	3 19	2 22
27	13 4	12 59	5 31	2 27	3 12	2 35
28	13 16	12 48	5 12	2 37	3 6	2 47
29	13 26	—	4 54	2 46	2 58	2 59
30	13 36	—	4 35	2 55	2 51	3 11
31	13 45	—	4 17	—	2 42	—

Dias do mez	Adiantar		Atrazar			
	julho	agosto	setembro	outubro	novembro	dezembro
1	3 23''	6 0''	0' 6''	10'17''	16'15''	16'46''
2	3 35	5 56	0 25	10 36	16 16	10 23
3	3 46	5 52	0 44	10 54	16 16	9 59
4	3 57	5 47	1 3	11 12	16 16	9 53
5	4 8	5 42	1 23	11 30	16 14	9 10
6	4 18	5 36	1 42	11 48	16 12	8 45
7	4 28	5 29	2 2	12 5	16 9	8 19

Dias do mez	Adiantar		Atrazar			
	julho	agosto	setembro	outubro	novembro	dezembro
8	4′38″	5′22″	2′23″	12′22ᵈ′	16′ 5″	7′53″
9	4 47	5 14	2 43	12 38	16 0	7 26
10	4 56	5 6	3 3	12 54	15 54	6 59
11	5 4	4 57	3 24	13 9	15 47	6 31
12	5 12	4 48	3 45	13 24	15 40	6 3
13	5 20	4 38	4 6	13 39	15 32	5 35
14	5 27	4 27	4 27	13 52	15 23	5 6
15	5 34	4 16	4 48	14 6	15 13	4 37
16	5 40	4 4	5 9	14 9	15 2	4 8
17	5 45	3 52	5 30	14 31	14 51	3 39
18	5 50	3 39	5 51	14 43	14 39	3 9
19	5 55	3 26	6 12	14 54	14 25	2 40
20	5 58	3 12	6 33	15 4	14 11	2 10
21	6 2	2 57	6 55	15 14	13 57	1 40
22	6 5	2 43	7 16	15 24	13 41	1 10
23	6 7	2 28	7 36	15 32	13 25	0 40
—	—	—	—	—	—	adiant.
24	6 8	2 12	7 57	15 40	13 7	0′10″
25	6 9	1 56	8 18	15 47	12 49	0 19
26	6 10	1 39	8 38	15 53	12 31	0 49
27	6 10	1 23	8 58	15 59	12 11	1 18
28	6 9	1 5	9 18	16 4	11 51	1 48
28	6 8	0 48	9 38	16 8	11 38	2 17
30	6 6	0 30	9 57	16 11	11 8	2 47
31	6 3	0 12	—	16 14	—	3 16

SERVIÇO POSTAL

Este serviço no continente do reino está dividido em dez administrações centraes, que fiscalizam as direcções parciaes, sendo ellas fiscalizadas pela direcção geral dos correios, situada em Lisboa, na calçada do Combro, ou dos Paulistas.

As administrações são: Beja, Coimbra, Extremoz, Faro, Lisboa, Porto, Santarem, Viana do Castello, Villa Real e Vizeu.

O viajante que chegar a qualquer das principaes cidades do reino com tenção de se demorar, deve ir á estação postal indicar a sua morada, para lhe ser ahi entregue a correspondencia que tiver.

Em Lisboa principalmente é isto muito conveniente, porque, como as distancias são grandes e os negocios muitos e variados, torna-se incommodativo ir ao correio diariamente.

Quem quizer que a correspondencia lhe seja entregue com mais regularidade e promptidão mande-a *apartar;* mas em tal caso tem de reclamar no correio uma senha, para com ella ir ou mandar buscal-a; tem porém a pagar 10 réis por cada carta ou masso que receber.

Querendo-se expedir uma carta, e sendo já horas de *estarem fechadas as caixas*, póde-se ainda remettel-a á direcção geral, aonde é expedida *á ultima hora*, pagando mais 20 réis além das estampilhas correspondentes ao peso.

Quando o viajante se retira, vae de novo á estação postal, e ahi indica o ponto a que se dirige para lhe remetterem a correspondencia que chegar depois da sua partida.

Esta correspondencia assim remettida de uns pontos para outros paga um porte egual em sellos ou em dinheiro ao da sua procedencia, sejam quantos forem os pontos a que for dirigida.

Exemplo:

Partimos de Lisboa para Coimbra, e deixamos recommendado que nos remettam para alli a nossa correspondencia: quando ella lá chega, já nós temos partido para o Porto, deixando a mesma recommendação, e porisso é-nos remettida de Coimbra para o Porto.

Por fatalidade, quando ella chega ao Porto, estamos nós em Braga, e como tambem temos indicado esta direcção no correio do Porto, recebemos a correspondencia alli.

Temos então a pagar em dinheiro um porte egual ao que vier indicado na carta, e *nada mais*.

Escrevemos *nada mais* em *italico*, para prevenir os viajantes do roubo que já em alguns correios nos tem sido feito, marcando-nos tantos portes, quantas as diversas direcções que a correspondencia tem seguido.

Á integridade do digno administrador do correio de Lisboa devemos o saber esta circumstancia.

Julgamos conveniente fazer conhecidas algumas disposições do regulamento postal por aquelles que as ignorarem, e porisso vamos em seguida apresental-a resumidamente.

O previo pagamento dos portes dos correios é obrigatorio:

1.º Nas correspondencias da *posta interna*.

2.º Nas correspondencias expedidas para paizes extrangeiros em conformidade com as respectivas convenções postaes.

3.º Nas correspondencias registradas para dentro ou fóra do paiz.

No continente do reino e ilhas adjacentes é facultativa a franquia por meio de sellos ou estampilhas: no Ultramar não é permittida tal franquia.

É prohibido vender estampilhas sem formal auctorização da direcção geral dos correios, ou por preço superior ao que 'nellas estiver designado.

A correspondencia ou maço, expedida pela *pequena posta*, não póde exceder a 240 grammas de peso, porque, excedendo, não vae ao seu destino.

Extraviando-se uma carta registrada, recebe o interessado *cinco mil réis* de indemnização, se a reclamar no prazo de um anno, contado da data do registro.

Podem fazer-se remessas de dinheiro por meio de vales do correio, mediante o premio de 1 $^1/_2$ por $^0/_0$.

Estes vales em Lisboa são pagos pelo thesoureiro pagador da direcção geral dos correios.

Nos mais pontos do reino são pagos até 25$000 réis pelos propostos dos recebedores de comarcas; até 50$000 réis, pelos recebedores de comarcas; e até 100$000 réis, pelos thesoureiros pagadores dos differentes districtos.

Em todos os correios ha prazo fixo para a admissão das cartas a expedir diariamente, conforme a partida das mallas, mas por espaço de uma hora, depois de findo esse prazo,

. .

ainda podem ser admittidas as correspondencias, se os expedidores pagarem, além do porte, 20 réis por cada carta ou maço, como já dissemos.

Cartas e processos judiciaes, transportados de umas para outras povoações, sem ser pelo correio, devem ser franqueadas por meio de estampilhas, mesmo que as cartas sejam conduzidas abertas: as que forem encontradas sem a mencionada franquia, indicada pelas estampilhas competentemente inutilizadas, ficam sujeitas a pagar, como mulcta, o sextuplo dos portes respectivos.

Nas povoações em que haja alfandega maritima deve haver, proximo á mesma, uma estação postal em que se recebam as cartas que são conduzidas em navios que sáiam do porto, e quando elles estão para sahir é affixado um aviso na estação, indicando a hora a que se fecham as malas.

Nas povoações em que ha *pequena posta* são as correspondencias entregues nas moradas dos destinatarios ou nos locaes por estes destinados, exceptuando *as que tiverem declaração de—Posta restante;—as apartadas, as registradas, e aquellas de cujos donos se não souber a morada,* que são entregues sómente no correio.

As cartas de *pequena posta* em Lisboa são tiradas das caixas ás 7, 9 e 11 horas da manhã, e 1, 3 e 5 da tarde, e começam a ser distribuidas duas horas depois: aquellas porém que forem lançadas na caixa geral (calçada do Combro) até meia hora antes de começar cada distribuição, ainda vão a tempo de serem entregues nessa mesma expedição.

As correspondencias maritimas, nacionaes ou extrangeiras, que chegarem a qualquer administração central, depois de haver sido expedida a última distribuição, ficam reservadas para serem entregues no dia seguinte, salvo se alguem pretender receber as suas cartas ou periodicos no mesmo dia da chegada, e a entrega lhe puder ser feita antes da 11 horas da noite, porque então sel-o-ha, pagando o pretendente 10 réis por cada carta ou maço, como correspondencia apartada.

As estações postaes estão abertas diariamente desde as 8 horas da manhã até ao pôr do sol, para entrega das correspondencias; e nas terras em que ella chega de noite, mas a tempo de se distribuir antes das 11 horas, abrem-se novamente para se fazer a entrega.

Desde 25 de novembro de 1864 ha correio *duas vezes por dia* de umas para as outras, das seguintes povoações:

Aveiro, Coimbra, Lisboa, Porto e Santarem.

As horas da recepção e expedição, em cada uma das referidas terras, são em harmonia com as chegadas dos comboyos de serviço dos caminhos de ferro.

Como a Lisboa e Porto chegam á noite os comboyos que de manhã sáem de cada uma das mesmas cidade, é distribuida a correspondencia que elles conduzem até ás 11 horas da noite.

Parece-nos ter dicto o sufficiente para elucidar o viajante ácêrca do serviço postal, e porisso concluiremos junctando em seguida as tabellas dos portes a pagar, tanto nacionaes como extrangeiros, e recommendando toda a cautela na verificação do peso, porque, quem expedir uma correspondencia para o interior do paiz com menor franquia do que a correspondente ao peso, obriga a pessoa a quem a dirige, a *pagar o dobro* do pêso que estiver por franquear, se a carta é para o reino, e se é para paiz extrangeiro, *fica retida no correio* para ser expedida quando alguem a for franquear devidamente.

Destino	Cartas							Jornaes		Impressos, lithographias e gravuras			Amostras de fazendas	
	com estampilhas				sem estampilhas			com estampilhas	sem estampilhas	com estampilhas		sem estampilhas	cada 30 grammas	
	até 15 grammas	cada 7,5 grammas mais	até 240 grammas	registradas	até 15 grammas	cada 7,5 grammas mais	registradas	até 240 grammas	cada um	até 240 grammas	cada 30 grammas	cada 30 grammas	com estampilhas	sem estampilhas
	réis	réis	réis	réis	réis	réis	réis	réis	réis	réis	réis	réis	réis	réis
Reino e ilhas....	25	25	»	100	50	50	»	»	5	10	»	10	20	25	50
Ultramar.....	»	»	»	»	50	50	100	»	»	10	»	»	20	»	50
Pequena posta ou posta interna..	»	»	25	100	»	»	»	10	»	»	10	»	»	»	»

N. N. Antigamente dizia-se *segurar* uma carta, e hoje diz-se *registar*. Deve ter-se em attenção que uma carta registrada paga a parte correspondente ao peso que tiver, e o premio designado para registro. A correspondencia ultramarina não é franqueada por meio de estampilhas. A da *pequena posta* não é expedida sem ser estampilhada. Nas amostras de fazendas, manuscriptos e impressos, não se deve escrever cousa alguma além do nome do destinatario e sua residencia, porque de contrario são tachadas como cartas.

Destino	Via a seguir	Portes e peso			Observações
		cada 7 e 1/2 grammas de		cada 45 grammas de jornaes e outros impressos	
		cartas e amostras	cartas registadas		
Além dos Perynecos.					
Allemanha (estados de)—Anhalt, Baviera, Birkenfeld, Bremen, Brunewick, Francfort sobre o Meino, Hamburgo, Hanover, Hesse Gran-Ducal, Hesse Eleitoral, Hesse Homburgo, Hohenzollern, Liechtenstein, Lippe-Detmold, Lubeck, Mecklemburgo-Schwerin, Mecklemburgo-Strelitz, Nassau, Oldemburgo, Reuss, Saxe, Saxe-Altemburgo, Saxe-Coburgo-Gotha, Saxe-Meiningen-Hildburhausen, Saxe-Weimar-Eisenach,	Prussia	150	100	20	O remettente de qualquer carta registrada pode exigir que se lhe apresente um recibo comprovativo de ter sido entregue ao destinatario a mesma carta, pagando em sellos no acto do registo, um porte addicional de 50 réis. A mesma disposição rege para a Austria e Prussia.

Destino	Via a seguir	Portes e peso			Observações
		cada 7 e 1/2 grammas de			
		cartas e amostras	cartas registradas	cada 45 grammas de jornaes e outros impressos	
Schaumburgo-Lippe, Schwarzburgo-Rudolstadt, Schwarzburgo-Sonderhausen, Waldeck-Pyrmont, e Wurtemberg.					
Austria	Italia	220	240	40	
Austria, comprehendida, Galicia, Hungria e Veneza.	Prussia	150	100	20	Vide as observações na palavra Allemanha.
Belgrado	—	—	—	—	Vide Turquia.
Belgica	Hespanha e França	150	100	20	As cartas por mar pagam 100 réis até aos primeiros 15 grammas de peso.
	Mar	100	—	20	
					Obras periodicas pagam 40

Brazil	Paquetes navios				gistro de cartas.
Dinamarca.	Prussia	200	300	40	
Egypto—Benha, Birket-el-Sab, Cairo, Damanhour, Damieta, Kafer-Zajet, Mansourah, Miholla, Porto Said, Samanoud, Suez, Tantah, Zagarik e Zifta.	Prussia	300	500	70	
Alexandria	Italia	220	440	40	
Alexandria e resto do Egypto.	Prussia	225	325	40	A franquia é sómente obrigatoria até Alexandria.
Estados Pontificios	Italia	150	300	20	Os portes dos estados pontificios pagam-se no acto da recepção das correspondencias, porque não vêm de lá franqueadas com estampilhas.
França	—	—	—	—	Veja-se a palavra França no fim da pag. 199.
Galicia	—	—	—	—	Vide Austria.
Hespanha	Terra	35	100	10	
Ilhas Baleares, Canarias e possessões da costa septentrional d'Africa.	Mar	30	100	10	O porte marcado de 30 réis para cada carta é até 15 grammas de peso.
Ilhas de Cuba, Porto Rico e S. Domingos.	Mar	85	100	20	Os impressos, que não sejam jornaes, pagam 25 réis, em logar dos 10 réis apontados.

Continuação da correspondencia do extrangeiro

Destino	Via a seguir	Portes e peso			Observações
		cada 7 e 1/2 grammas de		cada 45 grammas de jornaes e outros impressos	
		cartas e amostras	cartas registradas		
Hollanda	Prussia	175	275	30	
Hungria	—	—	—	—	Vide Austria.
Ilhas Jonias	Italia	220	440	40	
	Prussia	225	325	40	
Inglaterra—Londres	Hespanha e França	40	100	—	Jornaes, recibos, cada um 10 réis; expedidos, cada um 5 réis.
	Paquetes	160	100		
Gibraltar	Hespanha e França	60			Outros impressos, expedidos ou recebidos, cada 30 grammas 20 réis.
					As correspondencias expedidas pelos paquetes, de pon-

					nacional.
Italia	Hespanha e França	150	100	20	
	Mar	100	—	20	
Noruega	Prussia	325	425	110	
Prussia	—	150	100	20	Vide as observações na palavra Allemanha.
Roma	—	—	—	—	Vide Estados Pontificios.
Russia	Prussia	225	400	90	
Suecia	Prussia	260	360	90	
Suissa	Italia	150	300	25	
Tunis	Italia	220	440	40	
Turquia e *Principados do Danubio* — Adrianopolis, *Alexandreta*, Antivari, Bakowa, Beyrouth, Berlad, Botuschani, Bukarest, Burgas, Caifa, Candia, Canéa, Cavalla, Cesme, Constantinopla, Czernavoda, Dardanellos, Durazzo, Fokschany, Galatz, Gallipoli. Giurgewo, Ibraila, Ineboli, Jaffa, Janina, Jassy, Jerusalem, Kustendje, Larnaca, *Latakich*, *Mersina*, Mytilene, Philippopolis, Piatra, Plojeschti, Prevesa, Retimo, Rhodes, Romano, Rutschuk, Salonica, Samsoum, Serez, Sinope, Smyrna, Sofia, Sulina, Tekutsch, Tene-	Prussia	240	340	40	Não se registram cartas para Alexandreta, Latakich, Mersina e Tripoli.

Destino	Via a seguir	Portes e peso			Observações
		cada 7 e 1/2 grammas de			
		cartas e amostras	cartas registradas	cada 45 grammas de jornaes e outros impressos	
dos, Trebizonda, *Tripoli*, Tultscha, Valona, Varna e Volo. Belgrado e resto da Turquia	Prussia	150	250	20	Para Belgrado é a franquia obrigatoria até ao seu destino, e para o resto da Turquia é-o sómente até á fronteira Austro-Turca.

ADVERTENCIAS GERAES COM REFERENCIA Á CORRESPONDENCIA EXTRANGEIRA.—1.ª Os portes das cartas ordinarias e das registradas, dos officios, amostras de fazendas, jornaes e impressos, que se houve-

portuguez no continente do reino, Açores e Madeira, e em moeda forte nas provincias da costa occidental da Africa.

Todas as correspondencias que não forem assim franqueadas deixarão de ter seguimento, e ficarão detidas até que os remettentes as franqueiem.

2.ª Por embarcações serão expedidas sómente as correspondencias, que nos sobrescriptos indicarem este modo de expedição.

3.ª As cartas que houverem de ser registradas, apresentar-se-hão bem fechadas nas repartições do correio, e marcadas pelo menos em duas partes com um mesmo sinete posto em lacre, de maneira que fiquem presas todas as dobras dos sobrescriptos.

4.ª Os jornaes e mais impressos devem ser cintados, e não conter escripta alguma, algarismo ou qualquer outro signal manuscripto: os que tendo sido franqueados como taes, se encontrarem sem estas condições, só se expedirão depois de uma nova franquia, como se fossem cartas. Esta mesma disposição é applicavel ás amostras de fazendas, as quaes não deverão trazer escripto mais do que o nome do destinatario, as indicações da sua residencia, bem como as marcas e numeros de ordem.

5.ª Para os paizes extrangeiros não podem ser remettidas correspondencias que contenham dinheiro, joias, objectos preciosos ou outros quaesquer, sujeitos a direitos de alfandega; as que apparecerem nas caixas dos correios contendo taes objectos, são detidas e enviadas officialmente á direcção geral dos correios.

6.ª Deve sempre escrever-se na parte superior do sobrescripto das correspondencias, o nome do paiz a que são dirigidas, a fim de evitar o serem remettidas para outro.

7.ª Se a correspondencia vae para um paiz, *por via de outro*, como por exemplo para a Dinamarca pela Prussia, deve escrever-se na parte superior do sobrescripto — Dinamarca, pela Prussia, — e o mesmo com as outras em identicas circumstancias.

FRANÇA (desde o dia 1 de janeiro de 1865). — A correspondencia dirigida de Portugal para a França é estampilhada até á fronteira da mesma fórma que a correspondencia nacional.

A correspondencia recebida de França paga no acto da recepção o seguinte:

Cartas — cada fracção de 7,5 grammas ..... 120 réis.
Jornaes, gazetas, etc., cada fracção de 40 grammas 20 »

Colonias, possessões britannicas, e paizes extrangeiro de Portugal, Madeira e Açores, assim como os port por conta do correio britannico, por cad

Nomes das colonias e paizes extrangeiros	Franqu pelos paquetes por cada carta até			
	7 1/2 gram-mas	15 gram-mas	22 1/2 gram-mas	30 gram mas
America do Norte Britannica (exceptuando o Canadá) por via de Halifax.....	260	420	680	84(
Cabo da Boa Esperança, Natal e Sancta Helena.....	380	540	920	1$08(
Canadá e outras partes da America do Norte Britannica por via dos Estados Unidos.....	300	460	760	92(
Costa do Ouro	260	420	680	84(
Dinamarca	320	480	800	96(
Estados da Confederação Germanica, a saber: Austria, Bremen, Brunswick, Francfort sobre o Mein, Grão-Ducado de Hesse, Hesse Eleitoral, Hesse Homburgo, Hamburgo, Hanover, Hohenzollern, Lippe Detmold, Lubeck, Mecklemburgo-Schwerin, Mecklemburgo-Strelitz, Nassau, Oldemburgo, Prussia, Reuss, Saxe-Coburgo-Gotha, Saxonia, Saxe-Meiningen, Schaumburgo-Lippe,				

(*a*) Cada carta de 30 até 45 grammas, 1$140 réis; de 45 até 60 gr

ra onde é facultativa *a franquia das cartas expedidas e a repartição do correio portuguez deve cobrar, rta que o remettente quizer franquear*

itannica

por via de Hespanha e França por cada carta até				por navios particulares por cada carta até		
7 1/2 gram-mas	15 gram-mas	27 1/2 gram-mas	30 gram-mas	15 gram-mas	30 gram-mas	60 gram-mas
220	340	560	680	260	520	1$040
340	460	800	920	380	760	(*a*)
260	380	640	760	300	600	1$200
220	340	560	680	260	520	1$040
—	—	—	—	320	640	1$280

nas, 1$320 réis.

Nomes das colonias e paizes extrangeiros	Franquia pelos paquetes por cada carta até			
	7 1/2 grammas	15 grammas	22 1/2 grammas	30 grammas
Saxe-Weimar, Schwartzburgo-Rudolstadt e Schwartzburgo-Sonderhausen	260	420	680	840
Gambia, Lagos e Liberia	260	420	680	840
Hollanda	220	380	600	760
Ilhas de Falkland	260	420	680	840
Indias Occidentaes Britannicas (incluindo Belize, Bermudas e Guiana Ingleza)	380	540	920	1$080
Noruega	420	580	1$000	1$160
Russia e Polonia	340	500	840	1$000
Sancta Cruz e S. Thomaz	380	540	920	1$080
Serra Leôa	260	420	680	840
Suecia	380	540	920	1$080

(a) Cada carta de 30 até 45 grammas, 1$140 réis; de 45 até 60 gra

N. B. O porte a cobrar em Portugal, por conta do correio britannic deve ser calculado da seguinte maneira: A somma a cobrar por cont Britannicas, é de 160 réis por cada 7 1/2 grammas do porte de Portuga do Reino Unido para o seu destino; e a somma a cobrar por uma cart mas do porte de Portugal para o Reino Unido, e 200 réis por cada 3 seu destino. A escala de progressão é a mesma para as cartas remettida gal para o Reino Unido é de 120 réis por 7 1/2 grammas em logar de se

O porte das cartas para as Indias Occidentaes Britannicas, Sancta Cruz por navios particulares de Portugal para o Reino Unido, é de 380 réi casos devem cobrar-se dois portes singelos por cada 30 grammas ou fra 30 grammas, por exemplo, sendo 1$040 réis o porte de uma carta para sar de 60, será de 1$560 réis, se pesar mais de 60 e menos de 90, de 2$08

Ás franquias indicadas neste mappa deverá accrescentar-se a franquia tas forem remettidas por via de Hespanha e França; ou o porte territ nicos ou navios particulares, excepluando as que procederem dos porto

·itannica

por via de Hespanha e França por cada carta até				por navios particulares por cada carta até		
7 1/2 gram-mas	15 gram-mas	27 1/2 gram-mas	30 gram-mas	15 gram-mas	30 gram-mas	60 gram-mas
—	—	—	—	260	520	1$040
220	340	560	680	260	520	1$040
—	—	—	—	220	440	880
220	340	560	680	260	520	1$040
340	460	800	920	380	760	(a)
				420	840	1$680
—	—	—	—			
—	—	—	—	340	680	1$360
340	460	800	920	380	760	1$520
220	340	560	680	260	520	1$040
—	—	—	—	380	760	1$520

ias, 1$320 réis.

or cada carta de peso superior a 30 grammas, conduzida por paquetes, o correio britannico por uma carta, dirigida para as Indias Occidentaes ara o Reino Unido, e mais 220 réis por cada 15 grammas, que é o porte ara a America do Norte Britannica é de 160 réis por cada 7 1/2 gram-rammas, ou fracção de 30 grammas, do porte do Reino Unido para o or via de França, com a differença de que neste caso o porte de Portu-e 160 réis.

. Thomaz, Cabo da Boa Esperança, Natal e Sancta Helena, conduzidas or cada 15 grammas ou fracção de 15 grammas; e em todos os outros ão de 30 grammas que accrescer, sobre as cartas que pesarem mais do America do Norte Britannica do peso de mais de 30 grammas sem pas-éis, pesando mais de 90 e menos de 120 grammas, e assim por diante. ortugueza na razão de 40 réis por cada 7 1/2 grammas, quando as car-ial de 25 réis até 15 grammas, sendo remettidas pelos paquetes britan-t'onde partirem os dictos paquetes ou navios.

Colonias, possessões britannicas, e paizes extrangeiros, de Portugal, Madeira, e Açores, assim como as importan por conta do correio britannico, por cada

Nomes das colonias e paizes extrangeiros	Portes britannicos pelos paquetes britannicos por cada carta até				
	7 1/2 grammas	15 grammas	22 1/2 grammas	30 grammas	37 1/2 grammas
California, Oregon e Ilhas de Sandwich ..	420	580	1$000	1$160	1$840
Cayenna, Sancto Eustachio, Curaçao, Guadalupe, S. Martinho, Guatemala, Martinica, Suriam, Nova Granada e Territorio dos Mosquitos.....	380	540	920	1$080	1$460
Cuba, Costa Rica, Porto Rico e Mexico....	380	540	920	10$80	1$460
Ilha d'Ascenção	380	540	920	1$080	1$460
Colombia Britannica e Ilha de Vancouver ..	420	580	1$000	1$160	1$840
Costa occidental da America do sul por via de Panamá	620	780	1$400	1$560	2$640
Estados Unidos da America	320	480	800	960	1$440
Haiti, Nicaragua e Venezuela	260	420	680	840	1$200
Portos não inglezes da costa occidental da Africa	260	420	680	840	1$200

(a) Cada carta de 30 até 45 grammas, 1$140 réis; de 45 até 60 gram

ura onde é obrigatoria *a franquia das cartas expedidas as que a repartição do correio portuguez deve cobrar, rta tanto na expedição, como na recepção*

ela expedição

por via de Hespanha e França por cada carta até					por navios particulares por cada carta até		
7 1/2 gram-mas	15 gram-mas	22 1/2 gram-mas	30 gram-mas	37 1/2 gram-mas	15 gram-mas	30 gram-mas	60 gram-mas
380	500	880	1$000	1$640	420	840	1$680
340	460	800	920	1$260	380	760	
340	460	800	920	1$260	380	760	(a)
340	460	800	920	1$260	380	760	
380	500	880	1$000	1$640	420	840	1$680
580	700	1$280	1$400	2$440	620	1$240	2$480
280	400	680	800	1$240	320	640	1$280
220	340	560	680	1$000	260	520	1$040
220	340	560	680	1$000	260	520	1$040

as, 1$520 réis.

Nomes das colonias e paizes extrangeiros	Portes britannicos pelos paquetes britannicos por cada carta até				
	7 1/2 grammas	15 grammas	22 1/2 grammas	30 grammas	37 1/2 grammas
California, Oregon e Ilhas de Sandwich ..	340	420	760	840	1$440
Cayenna, Sancto Eustachio, Curaçao, Guadalupe, S. Martinho, Guatemala, Martinica, Suriam, Nova Granada e Territorio dos Mosquitos.....	300	380	680	760	1$060
Cuba, Costa Rica, Porto Rico e Mexico	300	380	680	760	1$060
Ilha d'Ascenção.....	300	380	680	760	1$060
Colombia Britannica e Ilha de Vancouver ..	340	420	760	840	1$440
Costa occidental da America do sul por via de Panamá.....	540	620	1$160	1$240	2$240
Estados Unidos da America.....	240	320	560	640	1$040
Haiti, Nicaragua e Venezuela.....	180	260	440	520	800
Portos não inglezes da costa occidental da Africa.....	180	260	440	520	800

(a) Cada carta de 30 até 45 grammas, 900 réis: de 45 até 60 gra

N. B. Os portes das cartas de mais de 30 grammas, dirigidas para o mappa anterior.

Aos portes indicados 'neste mappa deverá accrescentar-se o porte po rem remettidas por via de Hespanha e França; ou o porte territoria nicos, ou navios particulares, exceptuando as que procederem dos porto

Pela recepção pagarão mais estas cartas o porte portuguez respectivo nicos, de 40 réis por cada 7 1/2 grammas, vindo por via de França e He

ela recepção

por via de Hespanha e França por cada carta até					por navios particulares por cada carta até		
7 1/2 gram-mas	15 gram-mas	22 1/2 geam-mas	30 gram-mas	37 1/2 gram-mas	15 gram-mas	30 gram-mas	60 gram-mas
380	500	880	1$000	1$640	340	680	1$360
340	460	800	920	1$260	300	600	
340	460	800	920	1$260	300	600	(a)
340	460	800	920	1$260	300	600	
380	500	880	1$000	1$640	340	680	1$360
580	700	1$280	1$400	2$440	540	1$080	2$160
280	400	680	800	1$240	240	480	960
220	340	560	680	1$000	180	360	720
220	340	560	680	1$000	180	360	720

nas, 1$200.

aizes acima mencionados, devem ser calculados do modo indicado no

uguez na razão de 10 réis por cada 7 1/2 grammas, quando as cartas fo-
e 25 réis por cada 15 grammas, sendo remettidas pelos paquetes britan-
'onde partirem os dictos paquetes ou navios
qual é de 80 réis por cada 7 1/2 grammas, vindo pelos paquetes britan-
anha, e de 80 réis por cada 15 grammas, vindo por navios particulares.

Colonias, possessões britannicas, e paizes extrangeiros, para onde é sempre obrigatoria *a franquia dos jornaes expedidos de Portugal, Madeira e Açores, assim como as importancias que a repartição do correio portuguez deve cobrar, por conta do correio britannico, tanto pela expedição, como pela recepção de cada jornal*

Nomes das colonias e paizes extrangeiros	Portes britannicos pela expedição e pela recepção	
	pelos paquetes britannicos ou por navios particulares	por via de Hespanha e França
America do Norte Britannica (exceptuando o Canadá) por via de Halifax	40	80
Cabo da Boa Esperança, Costa do Ouro, Sancta Helena e Serra Leôa	40	80
California, Oregon, e ilhas de Sandwich	60	100
Canadá e outras partes da America do Norte Britannica, por via dos Estados Unidos	60	100
Cayenna, Sancta Cruz, Sancto Eustaquio, Curaçao, Guadalupe, Guatemala, Haiti, S. Martinho, Martinica, Surinam e S. Thomaz	40	80
Colombia Britannica e Ilha de Vancouver	60	100
Costa occidental da America do Sul, por via de Panamá	80	120
Costa Rica, Mexico, e Nicaragua	40	80
Cuba	40	80

Nomes das colonias e paizes extrangeiros	Portes britannicos pela expedição e pela recepção	
	pelos paquetes britannicos ou por navios particulares	por via de Hespanha e de França
Dinamarca	60	—
Estados da Confederação Germanica, a saber: Austria, Bremen, Brunswick, Francfort sobre o Mein, Grão-Ducado de Hesse, Hesse Eleitoral, Hesse Homburgo, Hamburgo, Hanover, Hohenzollern, Lippe-Detmold, Lubeck, Mecklemburgo-Schwerin, Mecklemburgo-Strelitz, Nassau, Oldemburgo, Prussia, Reuss, Saxe-Coburgo-Gotha, Saxe-Meiningen, Saxe-Weimar, Saxonia, Schwartzburgo-Rudolstadt, Schaumburgo-Lippe, e Schwartzburgo-Sonderhausen	60	—
Estados Unidos da America	40	80
Gambia, Ilha d'Ascenção, Ilha de Falkland e Natal	40	80
Hollanda	40	—
Ilhas Occidentaes Britannicas (incluindo Belize, Bermudas, e Guiana Ingleza)	40	80
Liberia, e todos os mais portos não inglezes da costa occidental da Africa	40	80
Noruega	60	—
Nova Granada e Venezuela	40	80
Porto Rico	40	80

Nomes das colonias e paizes extrangeiros	Portes britannicos pela expedição e pela recepção	
	pelos paquetes britannicos ou por navios particulares	por via de Hespanha de França
Russia e Polonia	60	—
Suecia	60	—
Todos os mais paizes de além-mar, quando os jornaes forem conduzidos por navios particulares, partindo directamente dos portos do Reino Unido	40	80

N. B. A estes portes deverá accrescentar-se pela expedição a franquia portugueza de 5 réis por cada jornal, quando for remettido por via de Hespanha e França; ou o porte territorial tambem de 5 réis por cada um que for remettido pelos paquetes britannicos, ou navios particulares, exceptuando os que procederem dos portos d'onde partirem os dictos paquetes ou navios.

Pela recepção pagará mais cada jornal o porte portuguez respectivo, o qual é de 10 réis por cada um.

Colonias, possessões britannicas, e paizes extrangeiros, para onde é sempre obrigatoria *a franquia dos impressos que não sejam jornaes expedidos de Portugal, Madeira e Açores, assim como as importancias que a repartição do correio portuguez deve cobrar, por conta do correio britannico, tanto pela expedição, como pela recepção de cada maço dos dictos impressos*

Nomes das colonias e paizes extrangeiros	Franquia e portes britannicos pela expedição e pela recepção: cada fracção até 120 grammas
America do Norte Britannica	60
Cabo da Boa Esperança, Costa do Ouro, Gambia, Sancta Helena, Ilha d'Ascenção, Ilha de Vancouver, Ilhas de Falkland, Natal e Serra Leôa	60
Estados da Confederação Germanica, a saber: Austria, Bremen, Brunswick, Francfort sobre o Mein, Grão-Ducado de Hesse, Hesse Eleitoral, Hesse Homburgo, Hamburgo, Hanover, Hohenzollern, Lippe-Detmold, Lubeck, Mecklemburgo-Schwerin, Mecklemburgo-Strelitz, Nassau, Oldemburgo, Prussia, Reuss, Saxe-Coburgo-Gotha, Saxe-Meiningen, Saxe-Weimar, Saxonia, Schaumburgo-Lippe, Schwartzburgo-Rudolstadt, e Schwartzburgo-Sonderhausen	80
Haiti	60

Nomes das colonias e paizes extrangeiros	Franquia e portes britannicos pela expedição e pela recepção: cada fracção até 120 grammas
Indias Occidentaes Britannicas (incluindo Belize, Bermudas, e Guyanna Ingleza).	60
Liberia, e todos os mais portos não inglezes da costa occidental da Africa	60

N. B. A estas franquias e portes deverá accrescentar-se mais, por conta do correio britannico, tanto pela expedição como pela recepção, o porte de 20 réis por cada 30 grammas, quando os impressos forem remettidos pelos paquetes britannicos ou por navios particulares, e o de 40 réis, quando forem remettidos por via de Hespanha e França.

Além dos sobredictos portes cobrar-se-ha mais o porte portuguez respectivo, segundo a via por onde forem expedidos ou recebidos os impressos, o qual é de 20 réis por cada 30 grammas, quando estes forem expedidos por via de Hespanha e França, não se cobrando cousa alguma, se o forem pelos paquetes britannicos ou por navios particulares: e de 20 réis por cada 30 grammas dos que forem recebidos tanto por via de França, como pelos dictos paquetes e navios.

Os impressos em transito pela Grã-Bretanha, de todos e para todos os paizes não mencionados 'neste mappa, estão sujeitos aos portes das cartas.

SERVIÇO TELEGRAPHICO

Em todas as estações telegraphias do governo se recebem e transmittem despachos para dentro e fóra do paiz.

Estes despachos pagam-se conforme o numero de palavras que contiverem.

Dentro do paiz ou para Hespanha e França têm preço fixo, seja qual for a distancia a percorrer (tabella n.º 1).

Para Inglaterra pagam-se por zonas até á fronteira, e por tabella fixa d'ahi até ao ponto de destino (tabellas n.os 4 e 6).

Para os demais paizes pagam-se por zonas desde o ponto de partida até ao de chegada (tabellas n.os 5 e 6).

Numeros até cinco algarismos, nomes compostos, appellidos, titulos de nobreza, nomes das ruas, numero e andar da casa de habitação, contam-se como uma palavra.

A data do despacho, o nome do expedidor, e o da pessoa a quem elle é dirigido, são excluidos da contagem das palavras.

Póde exigir-se que o despacho seja *recambiado* da estação a que foi dirigido para aquella d'onde foi expedido, pagando-se egual quantia á da transmissão.

Pode exigir-se a participação da hora a que chegou o despacho á estação competente, pagando-se a importancia de um despacho simples (vinte palavras).

A entrega dos telegrammas é gratuita, sendo o domicilio na mesma povoação em que estiver a estação.

Transmissões internacionaes

Este serviço é regulado em conformidade com os tractados de Berna e Bruxellas.

As transmissões fazem-se por series de dez palavras, mas o minimum a pagar por cada despacho são sempre duas series, ou vinte palavras.

Cada serie (exceptuando Hespanha, França e Inglaterra) paga 136,8 réis por zona a percorrer, quer no reino, quer fóra d'elle.

• •

Ha porém *sobre taxa* em algumas estações, como adiante indica a tabella n.º 3.

As zonas tambem vão notadas nas tabellas n.ºs 5 e 6.

O despacho deve conter: 1.º a direcção; 2.º a maneira de o expedir além da última estação telegraphica, se for caso d'isso; 3.º o texto; 4.º o numero de palavras para resposta (havendo-as); e 5.º a assignatura.

A direcção deve indicar o destinatario e a sua residencia por fórma, que não offereça dúvida alguma, porque sendo inexacta ou incompleta, soffre o expedidor as consequencias d'isso.

As indicações que o expedidor der sobre o modo de enviar o despacho, além do alcance das linhas telegraphicas, devem ser escriptas no original em seguimento á direcção, e entram no numero de palavras sujeitas a pagamento.

Se a estação de destino não recebe indicação sobre a maneira de expedir o despacho, remette-o pelo correio em carta registrada.

Qualquer expedidor póde pagar a resposta ao despacho que apresentar, fixando a seu arbitrio o numero de palavras.

Neste caso o despacho entre o texto e a assignatura declarará *resposta paga por... palavras*.

Se a resposta contém menos palavras do que as que tiverem sido pagas, não é restituido o excedente.

Se constar de mais, é considerado como um novo despacho, e tem de ser pago por quem o apresentar: neste caso é restituida a importancia da resposta paga anteriormente.

A resposta deve ser apresentada no praso de oito dias, contados da data do despacho a que se responde; passado esse tempo já não é admittida como *resposta paga*, porque dez dias depois de expedir o despacho, não tendo havido resposta, póde o expedidor reclamar a restituição da quantia que tiver deixado em deposito para o seu pagamento.

Esta restituição porém deve ser reclamada dentro de cinco dias em seguida aos mencionados dez, porque findos elles cessa o direito de reclamação.

O expedidor póde retirar qualquer despacho antes de entrar em transmissão, e em troco do recibo ser-lhe-ha entregue a quantia que tiver pago, menos porém 136,8 (140 réis).

É permittido ao expedidor suspender a continuação de qualquer transmissão, se ainda for a tempo; e se não for, póde pedir que o despacho não seja enviado ao seu destino, se ainda podér ter logar a suspensão da remessa: em qualquer dos casos porém não póde reclamar a restituição do

despacho nem a entrega da sua importancia, e tem de pagar o despacho que para suspensão de remessa for dirigido á estação competente.

Sendo o local, a que se dirigir um despacho telegraphico, distante da última estação telegraphica, póde ser remettido d'esta para lá pelo correio em carta registrada, ou por proprio.

Remettida pelo correio em carta registrada, paga-se a taxa de 182,4 réis, sendo destinada para a Europa (excepto Inglaterra), e sendo para outra qualquer parte do mundo, 456 réis.

Remettida por proprio, até á distancia de 15 kilometros, seja para onde for, pagam-se 547,2 réis.

Se o despacho se perder ou for alterado a ponto de não poder preencher o seu fim, póde o expedidor reclamar o reembolso integral da taxa que tiver pago.

Egual reclamação póde fazer, se, tendo mandado remetter o despacho por proprio desde a última estação até ao seu destino, esta remessa for alli retardada por fórma que o correio chegue ao ponto de destino, antes do proprio que para lá partir.

Estas reclamações devem ser feitas dentro de seis mezes, contados do dia da acceitação do despacho.

O reembolso porém pode ser recusado, se a culpa for imputavel a telegraphos de caminhos de ferro, ou ás linhas estrangeiras que não pertencerem aos estados contractantes, admittindo-se então a reclamação para a administração telegraphica obter o mesmo reembolso de quem tiver dado causa ao transtorno.

Não se póde reclamar reembolso de taxas, por demoras causadas pelos correios, ou pelos proprios além do alcance das linhas.

Transmissões para Inglaterra

Se o expedidor não declara a fronteira e via que prefere, para assim se sujeitar á taxa correspondente, os empregados taxam pela de Calais e Boulogne; e, se por acaso estas duas vias estão interrompidas, são os despachos dirigidos pela via de Ostende, fronteira *Franco-Belga*, que têm a mesma tarifa.

A importancia de um despacho telegraphico é facil de saber, verificando com exactidão na tabella das estações nacionaes (n.º 6) as zonas a percorrer no paiz, conforme a fron-

teira e via escolhida, e na tabella correspondente á tarifa ingleza (n.º 4) o importe até ao ponto de destino.

A administração telegraphica ingleza, logo que o despacho chega á última estação, dirige-se pelo correio ao seu destino, se é local aonde não ha estação, sem por esse facto se pagar augmento de taxa.

Tabella n.º 1

Taxa para qualquer distancia em Portugal, Hespanha e França

	Portugal	Hespanha	França	Observações
	réis	réis	réis	
Despachos até 20 palavras	300	547,2	912	Cada cópia do despacho além do original 100 réis.
Fracções até 5 palavras além das 20	50	—	—	
Idem até 10 palavras além das 20	—	273,6	547,2	

Tabella n.º 2

Taxas para qualquer paiz extrangeiro, exceptuando Hespanha, França e Inglaterra

	réis
Cada serie até 10 palavras por zona a percorrer . .	136,8
Cada cópia do despacho para entregar além do original.	136,8
Remessas pelo correio desde a ultima estação:	
Na Europa	182,4
Em qualquer outra parte do mundo.	456,
Remessas por proprios até 15 kilometros da estação	547,2

N. B. O minimum de cada despacho é pago por duas series, ou 20 palavras, e além disso as sobre taxas aonde as ha (vide tabella n.º 3).

Tabella n.º 3

Sobre taxas

NOTA.—Tinhamos formulado a presente tabella, relacionando os poucos pontos para que havia *sobre taxas* a pagar; mas depois d'isso appareceu tal alluvião d'ellas, que julgamos dever supprimir esta secção.

Para se poder calcular o embaraço em que nos encontrámos, basta dizer que o ducado de Stiria, na Austria, tem presentemente cento e tantas estações telegraphicas, de que se devam pagar sobre taxas.

Remettemos portanto os leitores, que quizerem ter conhecimento d'ellas, para o *Diario de Lisboa*, aonde têm sido publicadas, conforme vão apparecendo, desde o n.º 229 de 11 de outubro de 1864.

Anterior a esta data escusam de procurar, porque nada encontram.

Tabella n.º 4

Taxa especial da importancia de cada despacho e fracção de uma a dez palavras desde a fronteira até qualquer ponto de Inglaterra

Destino	Fronteira ingleza — Via: Calais, Boulogne ou Dieppe		Fronteira belga — Via: Haya		Fronteira hespanhola — Via: Contances	
	Despacho até 20 palavras (*a*)	Cada serie até 10 palavras mais (*b*)	Despacho até 20 palavras (*a*)	Cada serie até 10 palavras mais (*b*)	Despacho até 20 palavras (*a*)	Cada serie até 10 palavras mais (*b*)
	réis	réis	réis	réis	réis	réis
Londres . .	3$009,6	1$504,8	4$195, 2	2$097, 6	—	—
Estações do Canal da Mancha (*c*)	3$921,6	1$960,8	5$107, 2	2$553, 6	2$736,0	1$368,(
Para as demais estações.	3$237,6	1$618,8	4$456,032	2$228,016	—	—

(*a*) A estes preços juntar-se-ha a importancia da transmissão até á fronteira na razão de 273,6 por zona.

(*b*) Cada fracção até 10 palavras mais pagam por transmissão até á fronteira 136,8 por zona.

(*c*) Alperney ou Aurigny, Gernesey e Jersey, para cujo ponto (Jersey) só póde por em quanto ser empregada a via de Contances, pagando-se mais 182,4 réis para correio maritimo.

Tabella n.º 5

Numero de zonas que qualquer despacho póde percorrer desde as nossas fronteiras até aos paizes em seguida designados

Paizes	Zonas	Paizes	Zonas
Algeria	9 a 13	Lubeck	14
Altemburgo	13	Luxemburgo	10
Anhalt	13 a 14	Maiorca (ilha)	7 a 8
Austria *	10 a 16	Malta (ilha)	15
Bade *	10	Mecklemburgo	14 a 15
Baviera	10 a 12	Moldavia	17 a 20
Belgica	10 a 11	Nassau *	11
Bremen	13	Noruega	21 a 25
Brunswick	13	Oceania	56
Candia	28	Oldemburgo	13 a 14
Ceilão *	63	Paizes Baixos *	11 a 13
China	56	Prussia *	10 a 16
Corfú	16	Russia	15 a 24
Dinamarca	14 a 23	Saxe	13
Egypto	41 a 52	Saxe-Coburgo	12
Estados pontificios	12 a 13	Saxe-Cob.º-Gotha	14
Francfort	11	Saxe-Meiningen	12 a 14
Grecia	19 a 29	Saxe-Weimar	12
Hamburgo	13 a 14	Servia	15 a 17
Hanover	12 a 14	Sigmaringen	10 a 11
Hesse Cassel	12	Suecia	17 a 25
Hesse Darmstadt	12	Suissa	9 a 10
Hohenzollern	—	Tunis	14 a 16
India Ingleza e Portugueza	56 a 61	Turquia *	18 a 24
Italia	8 a 13	Valaquia	18
		Wurtemberg (*a*)	12 a 14

* Quando se tractar dos paizes designados com este asterisco deve ver-se a tabella n.º 3.

(*a*) No *Diario de Lisboa*, n.º 238, de 21 de outubro de 1864, encontrará o leitor o quadro de todas as estações d'este reino, numero de zonas a cada estação, etc.

N. B. Não esqueça que ao numero de zonas designadas nesse mappa deve junctar o das que o despacho tiver a percorrer até á fronteira, á vista da seguinte

Tabella n.° 6

Estações telegraphicas no interior do reino, e numero de zonas que ha de cada uma d'ellas ás tres fronteiras

Estações	Zonas até ás fronteiras		
	Caya	Minho	Hispanico-portugueza
Abrantes	2	3	2
Ajuda *	2	3	2
Agueda	3	2	2
Aldeia Gallega	2	3	2
Amarante	3	1	1
Arcos de Val de Vez	3	1	1
Aveiro	3	2	2
Barcellos	3	1	1
Barquinha	2	3	2
Barreiro	2	3	2
Beja	2	3	2
Belem	2	3	2
Borba	1	3	1
Braga	3	1	1
Bragança	3	2	2
Caldas	2	3	2
Caminha	3	1	1
Cantareira	3	1	1
Cartacho	2	3	2
Cascaes	2	3	2
Castello-Branco	2	3	2
Chaves	3	1	1

Estações	Zonas até ás fronteiras		
	Caya	Minho	Hispanico-portugueza
Cintra	2	3	2
Coimbra *	2	2	2
Côrtes	2	3	2
Covilhã	2	2	2
Elvas *	1	3	1
Ericeira	2	3	2
Estremoz	1	3	1
Evora	1	3	1
Faro	2	4	2
Figueira	2	2	2
Foz do Douro	3	1	1
Guarda	2	2	2
Guimarães	3	1	1
Lamego	3	2	2
Leiria	2	3	2
Lisboa *	2	3	2
Mafra	2	3	2
Mertola	2	4	2
Mealhada	3	2	2
Mirandella	3	2	2
Moncorvo	3	2	2
Monte-Mór ρ Novo *	2	3	2
Necessidades *	2	3	2
Olhão	2	4	2
Oitavos	2	3	2
Oliveira de Azemeis	3	2	2
Paredes	2	3	2
Penafiel	3	1	1
Ponte do Lima	3	1	1
Peso da Regoa	3	1	1
Portalegre	1	3	1
Porto *	3	1	1
Santarem	2	3	2

Estações	Zonas até ás fronteiras		
	Caya	Minho	Hispanico-portugueza
Setubal	2	3	2
S. Julião	2	3	2
Tavira	2	4	2
Thomar	2	3	2
Torres Novas	2	3	2
Valença *	3	1	1
Vendas Novas	2	3	2
Vianna do Castello	3	1	1
Villa Franca	2	3	2
Villa Nova de Famalicão	3	1	1
Villa Real de Sancto Antonio	2	4	2
Villa Real de Traz os Montes	3	1	1
Villa Viçosa	1	3	1
Vizeu	2	2	2

* Estas estações fazem serviço de dia e de noite.

A fronteira Hispanico-Portugueza é *imaginaria*, resultante de combinações entre as duas nações para regularidade e reciprocidade de serviços.

Serviço telegraphico nas linhas de norte e leste

O serviço telegraphico das duas linhas, norte e leste, está á disposição do publico; e porisso, querendo qualquer viajante aproveitar este meio de communicação, póde fazel-o debaixo das condições seguintes:

Escrever a communicação intelligivelmente e com todas as lettras.

Cada communicação regular compõe-se de vinte palavras além do nome e moradas do destinatario, data e assignatura do expedidor.

Uma communicação regular custa 262 réis e meio de transmissão, e 10 réis e meio por cada kilometro que tiver a percorrer.

Cada fracção de uma a cinco palavras além das vinte de uma communicação regular, paga mais 52 réis e meio, seja qual for a distancia a percorrer.

A entrega de qualquer despacho no domicilio do destinatario custa 50 réis não excedendo 2 kilometros de distancia.

Se a distancia é maior, remette-se por um proprio, pagando o expedidor a despeza a que isso dê logar.

Lisboa está dividida em quatro zonas para entregas a domicilios: a 1.ª custa 50 réis; a 2.ª, 200 réis; a 3.ª, 400 réis; e a 4.ª, que finda no convento dos Jeronymos em Belem, 500 réis.

Deve porém advertir-se que o serviço da empreza prefere ao dos particulares, e que porisso póde este ser interrompido pela necessidade imperiosa d'aquelle.

Nas estações entrega-se ao expedidor um recibo com talão da quantia que pagar, e o destinatario ou pessoa que por elle receber o boletim, deve assignar outro recibo, designando a hora em que o recebeu.

Apesar de haver nas estações tabellas, designando a importancia de qualquer despacho para todos os pontos da linha, apresentaremos dois exemplos para facilitar o conhecimento da sua importancia, independente das tabellas.

1.º Exemplo:

Chegamos a Abrantes, e queremos enviar um despacho para o Carregado.

Verificamos na tabella geral das distancias a que ha a percorrer, e achamos 99 kilometros.

Como 99 equivalem a 20 vezes 5, temos:

20 a 10,50	210,00	
Transmissão	262,50	
Somma	472,50	
Addicionamos para decimal	7,50	
A pagar	480	réis.

2.º Exemplo:

Imaginemos porém que desejamos transmittir o despacho de Abrantes para Pombal, e que consta de 42 palavras.

Verificamos a distancia de Abrantes a Pombal, e achamos 94 kilometros, ou 19 vezes 5.

Temos por consequencia:

Transmissão	262,50
Distancia a percorrer 19 a 10,50	199,50
22 palavras a mais, ou 5 vezes 5 a 52,50	262,50
Addicionar para decimal	5,50
A pagar	730 réis.

E assim todos os mais.

Serviço telegraphico nas linhas de sul e sudoeste

Não está á disposição do publico, e o viajante apenas póde aproveitar as quatro estações do governo em Beja, Evora, Setubal e Vendas Novas.

TABELLA DOS SELLOS

QUE PAGAM OS PAPEIS COMMERCIAES E FORENSES

Livros mestres e diarios de qualquer negociante, companhias ou associações mercantis, sob qualquer titulo ou denominação, cada meia folha	400
Escriptura de fretamento	1$000
Diploma de confirmação de companhia de commercio, sociedade ou banco que dependa de approvação do governo	24$000
Apolices de seguros, cada um	40
Recibos de premios de seguros, cada um	40
Acções de qualquer companhia ou associação mercantis	40
Recibos ou documentos do dividendo das companhias ou associações mercantis	40
Conhecimentos de carregações maritimas	40
Protesto de cada letra	100
Lista de leilões, cada meia folha	100
Carta de partilha entre socios	1$000
Letras de cambio de terra de seguro, de risco, escriptos á ordem, e notas promissorias até 100$000 réis inclusivè	100
De 100$000 réis inclusivè até 300$000 réis inclusivè	300
De 300$000 réis inclusivè até 500$000 réis inclusivè	500
De 500$000 réis inclusivè até 1:000$000 réis inclusivè	800
De 1:000$000 de réis inclusivè até 3:000$000 réis inclusivè	1$000
De 3:000$000 réis para cima	2$000
Letras sobre paiz extrangeiro, sacadas em mais de uma via, por cada via pagarão metade do sello	

correspondente ao valor que representarem em moeda portugueza pelo cambio corrente.

Guia de generos despachados para embarque, quando forem destinados para commercio. 100

Bilhetes de despachos nas alfandegas dos portos de mar. 20

Dictos em alfandegas dos portos seccos. 20

Processos forenses, cada meia folha. 20

São considerados processos forenses todos os administrativos em que houver parte interessada.

Alvará de habilitação politica, cada meia folha. . . 20

Dicto de emancipação até 500$000 réis. . . . . 2$400

Excedendo a 500$000 réis o valor da legitima. . . . 4$000

Sentenças de adjudicação, cartas de arrematação ou posse, cada meia folha. 40

Procurações ou documentos que se junctam ao processo, cada meia folha 40

Arrendamento, cada meia folha. 40

Recibos de rendas ou fóros que excedam a 1$000 réis, cada meia folha. 40

N. B. Nas notas não se comprehendem as notas dos bancos de Portugal, Lisboa e Porto, auctorisadas por lei.

Recibos ou quitações de valor superior a 4$000 e não excedendo a 100$000 réis. 20

Dictos de 100$000 até 200$000 réis. 40

Dictos de 200$000 réis até valor não conhecido. . . 100

Titulos de capacidade dos professores de instrucção primaria 600

Livros commerciaes mestres ou diarios, tanto de particulares como de companhias ou associações mercantis, cada meia folha. 20

Dictos de receita, despeza e de termos ou deliberações ou eleições de irmandades e confrarias (menos misericordias, hospitaes e estabelecimentos de beneficencia), cada meia folha. 20

Licenças para hospedarias e estalagens em Lisboa e Porto . . . . . 1$200

Nas outras cidades e villas 200

Nas diversas estradas do reino 100

Licenças para vender quaesquer generos por grosso ou miudo, em andares ou armazens, boticas ou lojas em Lisboa e Porto, cada uma . . . . . 1$200

Nas outras terras, idem. 400

Bulla ou licença para oratorio particular dentro das povoações. . . . . 40$000
No campo, ou em logar ermo, distante das egrejas. 5$000

Artigos 24 e 25 do decreto de 10 de dezembro de 1861 (lei do sello), que indicam o modo e os documentos, em que é preciso inutilisar as estampilhas com que se paga o sello.

«Art. 24. Nos papeis em que, segundo as provisões d'este decreto se póde empregar o sello de estampilhas, será este trancado ou inutilisado, escrevendo-se a assignatura em parte ou no todo sobre a estampilha ou estampilhas, quando for mais de uma, de maneira que abranja todas.

«§ *unico.* As estampilhas serão inutilisadas:

«1.º Nos recibos, pelo signatario;

«2.º Nas letras de cambio e de terra, pelo acceitante;

«3.º Nas letras sacadas em territorio portuguez, para serem acceitas em paizes extrangeiros, pelo sacador;

«4.º Nas letras de cambio e de terra á vista sem preceder acceite, pelo signatario do recibo, que só será válido feito nas proprias letras;

«5.º Nas letras que se protestarem por falta de acceite, pelo escrivão do protesto, fornecendo o apresentante as estampilhas;

«6.º Nas livranças, escriptos, notas promissorias, bilhetes de obrigação, cheques ou mandados sobre banqueiros, vales, ordens ou bilhetes de cobre e outros papeis, pelo signatario;

«7.º Nas acções de bancos commerciaes e companhias, pelo primeiro director que as assignar.

«8.º Nos cartazes e annuncios affixados em logares publicos, pelo signatario, quando o haja, e, não o havendo, pelo director ou qualquer empregado da empreza que os manda affixar.

«Art. 25. Quando em qualquer documento a assignatura, que tenha de inutilisar as respectivas estampilhas, nos termos do artigo precedente, não for escripta sobre ellas, considerar-se-ha o documento como não sellado.»

CAMINHOS DE FERRO

APONTAMENTOS PARA A HISTORIA DOS CAMINHOS DE FERRO EM PORTUGAL

Ninguem desconhece qual era o verdadeiro estado da viação publica em Portugal na primeira metade do presente seculo, e as razões por que não vigoraram algumas tentativas que se emprehenderam para alcançar os primeiros fundamentos das grandes reformas economicas, que nos outros paizes estavam já exercendo poderosa influencia no desinvolvimento da riqueza publica e da prosperidade nacional.

A primeira e essencial condição dos grandes melhoramentos materiaes, e das reformas na vida economica dos povos é a paz e a segurança publica, e nós 'nesse periodo calamitoso estavamos despendendo e empenhando em guerras civis e luctas fratricidas os nossos capitaes e forças, em quanto que a Inglaterra, os Estados-Unidos e outros paizes applicavam os seus aos caminhos de ferro, ás estradas, portos e canaes, e a outros melhoramentos de que dependeu a importancia economica e politica que hoje têm no mundo civilisado.

Quando todos estavamos cançados das luctas passadas, e o acto addicional á carta, e um governo patriotico e conciliador cortaram os pretextos de outras futuras, entrámos então no bom caminho, e hoje estamos já gozando dos fructos abençoados de doze annos de paz octaviana.

Não nos propomos fazer o esboço completo d'essa epocha, nem a indole do nosso trabalho comportava tal desinvolvimento.

Todos podem julgar os factos que são de hontem, e os homens que abriram na historia nacional um periodo notavel de reformas e de melhoramentos economicos de vasto alcance, e que mais parte tiveram na regeneração e progressos do paiz.

Julgamos porém que será agradavel aos nossos leitores apresentar-lhes um breve resumo da historia dos caminhos de ferro de Portugal; e d'estes melhoramentos importantes nos vamos occupar um pouco.

Desejavamos poder esboçar a historia economica do paiz nos ultimos doze annos; mas nem temos tempo para tanto, nem podemos dar maior extensão a este livro.

A 6 de maio de 1852 foi assignado por sua magestade a senhora D. Maria II e referendado pelos srs. Rodrigo da Fonseca Magalhães, ministro do reino, e Antonio Maria de Fontes Pereira de Mello, ministro da fazenda, um decreto, que determinava o concurso para a construcção de um caminho de ferro desde Lisboa até á fronteira de Hespanha, aonde a linha hespanhola deveria mais tarde vir ligar-se com ella.

Esta linha dividir-se-hia em tres secções, sendo a primeira até Santarem.

Entre as condições havia as seguintes:

A licitação devia ser feita sobre o *minimum* do preço indicado pelo governo.

Dez annos depois de posto em exploração o caminho, podia o governo apropriar-se d'elle, pagando o dinheiro despendido e um *bonus* de 10 por cento, deduzido o que já estivesse amortizado, e se o governo não se apropriasse d'elle, podia a companhia continuar a exploração por mais dez annos sem direito a qualquer repetição de interesses.

Findo este praso passaria o caminho com todo o seu material e edificios a ser propriedade da nação.

Appareceram diversas proposições tão *innocentes* que nem resposta mereciam.

Em 25 de junho o sr. B. de Oliveira, em nome de Mr. Lock, Petto e outros, em logar de satisfazer ás condições exigidas para ser admittido ao concurso, apresentou modificações aos artigos do programma de 6 de maio!

Terminado o praso para o concurso, foram abertas tres propostas que haviam sido apresentadas no ministerio do reino, e como só uma d'ellas estava no caso de ser admittida, foi feita a concessão provisoria a Mr. Hardy Hislop, como representante da *companhia peninsular dos caminhos de ferro de Portugal*, a qual deu logo começo aos seus trabalhos, encarregando dos estudos ao engenheiro T. Rumball.

Não sendo approvados os estudos d'este engenheiro, em consequencia do parecer dos srs. Abreu e Sousa, e Lobo d'Avila, engenheiros do governo, encarregou a companhia novos estudos ao engenheiro Harcourt Witi, que em continente apresentou o resultado.

A 7 de maio de 1853 fazia-se a *inauguração* solemne dos trabalhos do caminho de ferro ao Beato Antonio, e a 13 do mesmo mez apresentava o sr. Fontes ás camaras o projecto de lei, que approvava o contracto feito com o sr. Hislop como representante da companhia,

A commissão das obras publicas, de que faziam parte os srs. José Estevão e Casal Ribeiro, foi favoravel ao projecto de lei, exceptuando apenas as *tarifas*, que entendeu deverem ser modificadas.

A commissão de fazenda tambem foi favoravel ao projecto.

As camaras approvaram a lei, e sua magestade a senhora D. Maria II sanccionou-a a 11 de maio, sendo o decreto já referendado pelo sr. Fontes como ministro da fazenda e interinamente das obras publicas.

Em 5 de setembro de 1853 eram mandadas pôr em vigor as instrucções para a fiscalização technica dos trabalhos, e a 17 de janeiro de 1854 ampliavam-se as mesmas instrucções, ordenando-se a assistencia permanente de um engenheiro do governo aos trabalhos de construcção.

Estava portanto prompto para germinar o systema de construcção de caminhos de ferro, e porisso seguiu-se logo uma proposta feita pelos srs. marquez de Ficalho e José Maria Eugenio para a construcção de uma linha ferrea desde Aldeia Gallega até ás Vendas Novas, proposta que foi reduzida a contracto provisorio e apresentada ás camaras em 24 de julho de 1854, e a 7 de agosto do mesmo anno assignava sua magestade o senhor D. Fernando, regente do reino, e o sr. Fontes referendava a lei que confirmava o mesmo contracto, devendo proceder-se a concurso e licitação ao preço da subvenção.

A 24 de agosto foi proposto e approvado um addicionamento ao contracto de 24 de junho, em consequencia do que era substituido o ponto de partida de Aldeia Gallega pelo do Barreiro, e estabelecido um ramal para Setubal.

Abriu-se o concurso, e a 6 de dezembro de 1854 tomou-se conhecimento das propostas que tinham sido apresentadas: seguiu-se a licitação, e em resultado foi adjudicada ao sr, Costa Ramos por si e como representante dos seus associados.

Estava aberta a carreira, porisso a umas deviam seguir-se outras emprezas, e a 30 de setembro de 1854 apresentava o sr. De Claranges-Lucotte um contracto para a construcção de um aterro e caes desde o forte de S. Paulo até Belem, uma *docka* para navios de todas as lotações, *um caminho de ferro de Lisboa a Cintra*, e uma linha telegraphica parallela ao caminho de ferro.

Entre outras cousas declarava a empreza, representada pelo sr, De Claranges-Lucotte, que contractava com conhecimento de causa, e que se responsabilisava pelo cumprimento do contracto, renunciando a qualquer indemnização futura; e em consequencia d'isso sua magestade o regente assignou, e o sr. Fontes referendou a 26 de julho de 1855 o decreto approvando o mesmo contracto.

No entretanto marchava mal a direcção dos trabalhos do caminho de ferro de Lisboa a Santarem, ácêrca dos quaes já em 15 de fevereiro o sr. Gromicho Couceiro, engenheiro fiscal do governo, havia informado no seu relatorio, que em consequencia da inexperiencia dos operarios e da falta de alguns materiaes que ainda não haviam chegado do extrangeiro, os trabalhos não progrediam como devia ser, e o governo a 6 de setembro de 1855 viu-se forçado a intervir, mandando continuar os trabalhos que estavam suspensos, porque a companhia não pagava aos seus empreiteiros.

Estando as cousas 'neste estado, conheceu o sr. Fontes que era necessario um golpe decisivo, e porisso appellou para o *patriotismo nacional*, pedindo alguns milhares de contos para os melhoramentos que projectava.

'Nesse tempo havia grandes receios dos encargos e despezas que trazem os caminhos de ferro, porque ainda não estava desinvolvida a propaganda a favor d'elles; e a politica partidaria, explorando estes panicos, promoveu a celebre representação dos 50:000 peticionarios contra os projectos do sr. Fontes.

Cahiu o ministerio, e o sr. Carlos Bento da Silva foi occupar a pasta das obras publicas.

Mr. Watier, commissionado pelo *credito movel de França* para fazer os estudos dos caminhos de ferro de Portugal, apresentou o seu traçado ao governo, que o adoptou, e em consequencia d'isso entregou-lhe a 7 de fevereiro de 1856 a direcção dos trabalhos até Santarem, direcção que elle conservou, sob as ordens do governo, até 28 de junho do mesmo anno, epocha em que o governo deixou de intervir na construcção, entregando-a á companhia.

A 13 de agosto de 1856 foi prorogado o praso para a conclusão do caminho a Santarem até fins de setembro de 1857, e adiantadas importantes sommas á companhia para a coadjuvar em seus trabalhos: apesar de tudo isso, os trabalhos marchavam mal, e o serviço estava tão irregular, que, tendo sua magestade o sr. D. Pedro v percorrido a linha a 24 de agosto, viu-se forçado, quando regressava, a esperar por muitas horas em Alverca antes de chegar á capital.

Finalmente a 28 de outubro de 1856 era inaugurada solemnemente a abertura da exploração até ao Carregado.

No entretanto marchavam os trabalhos na linha do sul, e a 11 de março de 1857 eram approvados os estudos da última secção até ás Vendas Novas.

Não succedia porém o mesmo na linha de leste, porque a 31 do mesmo mez (março) informava o sr. Margiochi, fiscal do governo, no seu relatorio, que a companhia não poderia concluir os seus trabalhos no praso fixado, porque á vista da pouca actividade por ella desinvolvida, era impossivel vencer os obstaculos que lhe sobrevinham de todos os lados.

O sr. Carlos Bento da Silva, a cargo de quem então estava a pasta das obras publicas, apresentou ás camaras, em 14 de abril de 1857, um projecto de lei para a approvação de um contracto com Sir *Morton Petto*, para a construcção de um caminho de ferro de Lisboa ao Porto, e pediu auctorisação para a rescisão do contracto com a companhia central peninsular, para indemnisar os accionistas da companhia, e para regular as contas d'esta com os empreiteiros Shaw & Baring.

Tudo lhe foi concedido a 4 de junho, e a rescisão do contracto foi decretada a 9 de julho, encarregando-se ao sr. João Chrysostomo de Abreu a direcção geral da linha até Santarem.

A 31 de agosto inaugurava-se o caminho desde o Carregado até ás *Virtudes*, tendo sido dois dias antes assignado o contracto com Sir *Morton Petto*.

Os trabalhos do caminho do sul marchavam regularmente, mas outro tanto não succedia com o de Cintra, porque o sr. Belchior José Garcez, no seu relatorio ao governo, dizia que o concessionario não tinha desinvolvido os trabalhos por fórma que podesse concluil-os no praso marcado.

Esta morosidade chegou a ponto de o governo se ver forçado a mandar fazer por sua conta o aterro desde a Ribeira Nova até Sanctos, encarregando a direcção d'estes trabalhos ao sr. José Victorino Damazio.

O desalento ia-se apoderando de todos, e a unica cousa que ainda mantinha esperanças era a confiança que havia em Sir *Morton Petto*, esperado por muitos com tanta confiança como os judeus esperavam o *Messias*.

Mas Sir *Morton Petto*, em logar de vir, mandava propostas de modificação ao contracto, sendo uma d'ellas o suspender a construcção nos pontos mais difficeis!

A desconfiança generalisou-se então espantosamente, os animos exaltaram-se, a imprensa pronunciou-se, e a opposição nas camaras tomou grandes proporções.

As questões tanto nas camaras como na imprensa periodica foram acaloradas; mas, apesar das muitas exaggerações que se apresentavam de uma e de outra parte, transparecia por entre todas ellas o desejo de ver realisada a construcção da via ferrea.

Portanto, como Sir *Morton Petto* não pôde organizar companhia, como sem tal organização o sr. Carlos Bento não podia fazer construir as linhas ferreas, e como sem esta construcção não podia existir o ministerio, teve este de largar o poder.

Tomou então a pasta das obras publicas o sr. Antonio de Serpa Pimentel, que, incitado pelo seu genio e pela *lei natural*, de que não podia ser ministro d'aquella repartição quem não fizesse construir vias ferreas, applicou toda a sua attenção para a realisação de uma tal necessidade.

A 13 de abril de 1859 foi fixado a Sir *Morton Petto*, até 31 de maio, o praso concedido para começar os trabalhos, e não tendo elle cumprido, rescindiu-se-lhe o seu contracto a 6 de junho.

A 8 d'este mez foi o governo auctorisado a contractar um novo caminho de ferro das Vendas Novas até Evora e Beja.

A juncta geral do districto de Beja e o sr. visconde da *Esperança* deram nesta occasião uma grande prova de patriotismo e do interesse que tomavam pelos melhoramentos materiaes do seu paiz, porque espontaneamente offereceram: a juncta 3:000$000 de réis para ajuda de custo por kilometros, e os seus bons officios para a cedencia gratuita dos terrenos a expropriar; o sr. visconde promptificou-se logo a esta cedencia nas importantes propriedades que a linha lhe havia de atravessar.

Portugal estava de *facto* sujeito á tutela ingleza, porque ninguem suppunha que se podessem tentar emprezas, e leval-as a cabo, não sendo verificadas por inglezes.

O sr. Serpa provou que nos podiamos emancipar d'essa

tutela: a fama apregoava as audaciosas emprezas tentadas pelo sr. D. José de Salamanca; as construcções de linhas ferreas, que elle tomava a seu cargo eram tão numerosas e importantes, que o cognominaram *o rei dos caminhos de ferro;* foi portanto com aquelle arrojado capitalista que o sr. Serpa contractou, provisoriamente, a conclusão da linha de Badajoz, e a construcção de uma outra para o Porto; e a 30 de julho de 1859 abriu-se licitação por quarenta dias ás mesmas construcções.

A 8 de agosto do mesmo anno era tambem aberta licitação para a construcção do caminho de ferro das Vendas Novas a Evora e Beja.

Não apparecendo concurrente com o sr. D. José de Salamanca, foi-lhe adjudicado o caminho de ferro das duas linhas (Norte e Leste) a 12 de setembro, e o contracto provisorio assignado a 14, sendo-lhe concedida a subvenção de 4:500 libras por kilometro na linha de Leste, e 5:400 na linha do Norte, e a exploração por 99 annos: podendo porém o governo remil-a dentro em 15, pagando a remissão conforme certas bases.

Entre as diversas condições do contracto, avultava a de que o governo não poderia conceder outras linhas parallelas áquellas 'numa distancia inferior a 40 kilometros.

Mr. Claranges Lucotte, infatigavel em procurar os meios de realisar os seus projectos, tinha conseguido formar em Bruxellas uma *sociedade anonyma dos caminhos de ferro e dockas de Lisboa,* e o governo a 23 de novembro de 1859 approvou, por um decreto, a mesma companhia e seus estatutos.

A 3 de janeiro de 1860 era assignado o contracto para a construcção do caminho de ferro das Vendas Novas a Evora e Beja, por sir John Sutherland Valentine, como representante de Mrs. Charles Eduard Nangles, e outros.

Vem a pello recordar o patriotico offerecimento da juncta geral do districto de Beja, e do sr. visconde da Esperança, visto termos a declarar que a juncta geral do districto de Evora seguiu tão nobre vereda, promptificando-se a contribuir com a quantia de 1:200$000 por kilometro.

A 22 de dezembro de 1859 estavam approvados os estatutos da *companhia real dos caminhos de ferro portuguezes*, e a 5 de maio de 1860 era sanccionado com algumas modificações o contracto celebrado com o sr. D. José de Salamanca em 14 de setembro de 1859.

Entre essas modificações figuravam as que marcavam o praso de dois annos e meio em logar de tres para a conclusão

da linha de Badajoz, e 3 annos em logar de cinco para a do Porto: a ponte sobre o Douro deveria estar concluida um anno depois da linha.

Em 4 de Junho de 1857, 5 de março de 1858 e 22 de junho de 1859, haviam os governos sido auctorisados a crear *inscripções* de 3 por cento sobre a juncta do credito publico para satisfazer ás despesas com a construcção das linhas ferreas, e agora novamente foi o governo auctorisado a crear outras.

A 29 de maio de 1860 foi decretado o contracto assignado por sir John Valentine para a construcção do caminho das Vendas Novas a Evora e Beja, podendo o governo contractar a subvenção de 16:000$000 réis por kilometro, ou garantir o juro de 7 por cento na proporção de 24:000$000 réis por kilometro.

A exploração pertenceria á companhia por 99 annos, podendo comtudo o governo remir dentro em quinze ou trinta, sujeito em qualquer das epochas a condições diversas.

O caminho devia ser concluido dentro em 3 annos. Entretanto progrediam os trabalhos das linhas de Norte e Leste com um desenvolvimento espantoso.

O sr. D. José de Salamanca havia encarregado ao sr. D. Euzebio Page a direcção geral d'estas obras, concedendo-lhe *carta branca* para executar bem e depressa.

A actividade do sr. Page estava provada, porque, tendo em Hespanha cahido uma ponte que havia sobre o *Jarama*, e sendo elle encarregado de collocar, provisoriamente, outra em seu logar, em 40 dias tinha feito construir uma ponte de madeira com 15 vãos, na distancia de 120 metros por 7 de alto, o que deu logar a dizer-se, na descripção que temos á vista, *que é talvez a obra de tal natureza que em menos tempo se tenha construido no mundo.*

Os trabalhos no caminho do sul tambem progrediam, e no 1.º de fevereiro de 1861 eram inauguradas a abertura da linha ás Vendas Novas, e do ramal a Setubal.

O caminho de ferro de Cintra é que estava estacionario; e o governo viu-se forçado, em 27 de março de 1861, a annullar o contracto de 26 de julho de 1855, e a retirar a approvação aos estatutos da *sociedade anonyma*.

Já, porém, a este tempo não era o sr. Serpa ministro das obras publicas, porque com os seus collegas havia pedido a demissão de seus cargos, e fôra substituido pelo sr. Thiago Horta.

A linha do caminho de ferro do sul estava concluida, e, não se resolvendo o governo a fazer a sua acquisição, con-

tractou a companhia constructora vendel-a ao sr. D. José de Salamanca.

A verificação do contracto com o sr. Salamanca fez crear cubiça ao governo, que interveiu logo a impugnar a venda e o comprador desistiu immediatamente do seu direito, sem exigir perdas, damnos, ou indemnisações.

Passou portanto aquella linha a ser propriedade nacional e foi encarregado da sua direcção o sr. Sebastião do Canto e Castro Mascaranhas, um dos mais honrados e distinctos engenheiros que temos.

A actividade nas duas linhas de norte e leste continuava com o mesmo, senão com crescente desenvolvimento; mais de 40:000 operarios com o respectivo pessoal technico eram empregados 'nellas, e comtudo principiava a empreza constructora das linhas do norte e leste a ver-se em embaraços; por um lado, a grande extensão de linhas, e o rapido desenvolvimento que pretendia dar aos trabalhos, obrigava-a a empregar individuos que não correspondiam á confiança 'nelles depositada: por outro as exigencias do *campanario* obrigava-a a condescendencias e actos prejudiciaes, tanto para os seus interesses, como para os do paiz ('neste caso estão as curvas que se fizeram dar á linha do norte para a levar a Aveiro, e aproximar da Figueira), e finalmente as expropriações, em cuja especialidade o sr. D. José de Salamanca foi *escamoteado* escandalosamente . . . . . .

. . . . . .

Outra empreza teria sossobrado, mas á força de paciencia e de dinheiro foram vencidos todos os obstaculos, e o anno de 1862 não findou sem terem sido abertas duas secções á exploração, uma na linha do leste e outra na do norte.

A 22 de fevereiro approvava o governo a secção do caminho de ferro das Vendas Novas a Evora e Beja pelos concessionarios a uma companhia novamente organisada, e teve a prevenção de estipular que a nossa companhia não poderia transferir seus direitos e obrigações sem auctorisação do governo.

Apparecem novamente em scena as dockas e o caminho de ferro de Cintra, contractados com mr. Debrousse em maio de 1863, obrigando-se o emprezario a concluir o caminho em 20 mezes, approvados que fossem os planos.

. . . . . .

A 4 de setembro de 1863 era inaugurada solemnemente a exploração da linha ferrea das Vendas Novas a Evora.

Egual inauguração se fizera na linha de leste desde Abran-

tes ao Crato, e d'aqui a Elvas fôra aberto ao transito pu-em agosto seguinte.

Em setembro festejavam os hespanhoes alegremente a chegada da locomotiva a Badajoz, e abraçavam cordealmente os portuguezes que tinham tomado parte 'nesta festa.

O ministerio havia até agora prestado, franca e lealmente, o seu apoio á empreza, e o jornalismo de todas as côres politicas, com excepção de um ou outro, seguia tão louvavel exemplo.

De repente, porém, principiou o governo a mostrar que havia desintelligencia entre elle e a empreza, e ao findar o anno de 1863 desenvolvia o maximo rigor contra ella.

O sr. D. José de Salamanca havia encarregado a direcção da empreza ao sr. D. Angel Arribas Ugarte em substituição do sr. Page, a quem concedera seis mezes de licença para ir a Hespanha.

O novo director teve instrucções do sr. Salamanca para ultimar todas as questões pendentes com o governo, fazendo nas obras quantas modificações e alterações fossem reclamadas.

Não descurou elle um momento de cumprir tal missão, e pôde finalmente, ainda que com grandes sacrificios, vencer todas as difficuldades, e convencer o governo de que a empreza andou sempre de boa fé.

No entretanto havia sido inaugurado o resto da linha até Beja em 14 de fevereiro de 1864.

Antes de findar a legislatura de 1863 fôra o sr. João Chrysostomo de Abreu, novo ministro das obras publicas, auctorisado a contractar a continuação das linhas de Evora, a ligar, no Crato, com a de leste, com a directriz por Estremoz, e de Beja para o Guadiana, na direcção de Sevilha, com ramal para um porto de mar no Algarve, e bem assim poder vender as linhas do Barreiro a Evora e Beja á companhia com quem contractasse as mesmas construcções.

Em 11 de junho de 1864 era assignado o contracto definitivo para a mesma venda e construcções com uma companhia ingleza.

Por esta occasião já a linha do norte estava prompta até Villa Nova de Gaia, e o publico estava ancioso pela sua abertura á circulação.

O sr. D. José de Salamanca veiu então a Portugal, e quando retirou, ordenou que fosse satisfeita a anciedade publica, o que teve logar a 7 de julho do mesmo anno (1864).

A 11 de setembro seguinte eram inaugurados os trabalhos

de construcção para a continuação das duas linhas de Evora e Beja, sendo a companhia representada 'nesse acto pelo sr. Alfredo Couvan, um dos seus directores, e o sr. James Fforde, engenheiro director das obras.

Temos por tanto:

Caminhos de ferro de Lisboa a Badajoz e ao Porto, e trabalhos para a construcção da ponte sobre o Douro:

Caminhos de ferro para Setubal, Evora e Beja, e os trabalhos encetados para a sua continuação, como já dissemos.

Projectam-se e estão estudados mais quatro, que são:

De Abrantes á fronteira de Hespanha por Castello Branco, Idanha a Nova e Monfortinho.

De Coimbra a Almeida pelo valle do Mondego.

Do Porto á Barca de Alva pelo valle do Douro.

E da mesma cidade (Porto) á fronteira pelo Minho, seguindo por Valença ou Monção.

Estes caminhos estão estudados, e, concluidos que sejam, fica concluida a nossa rede de caminhos de ferro, com excepção d'um ou outro ramal.

Do caminho de ferro a Cintra, é que não sabemos que dizer, a não ser que em maio de 1863 contractou mr. Debrousse a sua construcção, obrigando-se a concluil-a em vinte mezes depois de approvados os planos, e que vinte mezes são passados, sem que ao menos tenha sido discutido o contracto.

Resumimos os apontamentos para a historia dos caminhos de ferro o quanto nos foi possivel, e quem d'elles quizer mais amplos esclarecimentos examine uma curiosa collecção de artigos do sr. Bulhões, publicados na *Gazeta de Portugal*, que nos serviram de grande auxilio 'neste nosso pequeno trabalho.

É tempo de concluir; mas antes de o fazer, julgamos dever declarar que as poucas reticencias que deixamos não devem ser tomadas como offensa a quem quer que seja, porque nos não propozemos a escrever a *chronica escandalosa dos caminhos de ferro portuguezes:* se um dia o fizermos, ha de ser em separado, e então.....

Passemos a tractar do serviço dos caminhos de ferro, e para isso separal-o-hemos nas duas classes distinctas de *grande* e *pequena velocidade*.

GRANDE VELOCIDADE

ADVERTENCIAS — Quando na epigraphe de qualquer classificação, ou mesmo no conteúdo d'ella, não fizermos designada separação do serviço das linhas do norte e leste, ou das de sul e sueste, deve entender-se que as formulas são communs a todos elles.

Estando decretado, por lei de 14 de julho de 1863, o imposto de 5 por cento sobre o producto do transporte de passageiros e mercadorias, e devendo este imposto ser percebido mui proximamente, apontamos os preços das tarifas para os exemplos, já com os 5 por cento incluidos, visto que assim indicamos o meio mais facil para se formarem os calculos.

Apesar d'isso apresentamos tambem nas tabellas os *typos* sem os 5 por cento, para cada um se poder regular por elles em quanto vigorarem.

Da fronteira até Badajoz regula a tarifa hespanhola, que é superior á nossa, e por isso na mesma tabella indicamos quanto ha a pagar por aquelles 6 kilometros.

Quem quizer saber qualquer importancia até Badajoz, deve separar os 6 kilometros, da fronteira até lá, do numero que houver a percorrer, fazer conta aos kilometros restantes, e depois addicionar-lhe a importancia dos 6 kilometros indicada na tabella.

PREDISPOSIÇÃO — A exploração dos caminhos de ferro faz-se por *grande* e *pequena velocidade*.

A *pequena velocidade* é assim chamada por ser serviço simplesmente destinado ao transporte de material e mercadorias, e por isso mais moroso em consequencia das paragens que tem nas estações.

A *grande velocidade* tem esta designação pela rapidez com que tudo se faz, attendendo á promptidão com que os comboyos seguem d'umas estações para as outras.

Os comboyos são designados por numeros; os que partem de Lisboa e do Barreiro, são ascendentes, e têm os numeros pares; os que regressam, são descendentes, e têm os numeros impares.

Passaremos portanto a descrever o serviço de grande velocidade, principiando pelos

Passageiros

O passageiro, que quizer transitar na linha ferrea, deve apresentar-se na estação competente com a sua bagagem,

tendo em attenção que o despacho d'estas nas estações principaes começa u mahora, e termina doze minutos antes da partida dos comboyos; e nas estações intermedias, começa uma hora, e finda oito minutos antes da mesma partida.

Se não tem bagagem, basta-lhe attender a que a venda dos bilhetes começa uma hora, e finda cinco minutos antes da partida dos comboyos.

Em qualquer dos casos, porém, deve ter em vista que os relogios das linhas são regulados pelo tempo medio (*a*).

Logo que o passageiro chega á estação compra bilhete para a classe em que quer transitar.

Os bilhetes só servem para o comboyo, dia, ponto 'nelles designados.

Cada bilhete nas linhas do norte e leste, custa na proporção de 18,90 réis por kilometro para 1.ª classe, 14,70 para 2.ª, e 10,50 para 3.ª, e isto sempre que o trajecto exceda a 6 kilometros.

Nas linhas de sul e sueste, custam na proporção de 25,20 para 1.ª classe, 18,90 para 2.ª, e 12,60 para 3.ª, sempre que o trajecto exceda a 5 kilometros.

Se o trajecto é inferior a 6 kilometros 'naquellas linhas, e a 5 'nestas, pagal-os-ha o passageiro como se tivesse a percorrel-os.

Para o passageiro saber quanto tem a pagar, basta verificar na tabella das distancias qual é a que tem a percorrer e multiplicar o numero de kilometros, que ella lhe apresentar, pelo preço correspondente á classe onde quer transitar.

Quando, porém, o resultado final de qualquer d'essas multiplicações não fôr decimal, será elevado tanto quanto fôr preciso para o prefazer.

Exemplos:

1.º Queremos ir de Lisboa ao Poço do Bispo em 1.ª classe, e achamos na tabella que temos a pagar 4 kilometros, mas como o minimum a pagar são 6, multiplicamos..... 18,90
por..... 6

resulta..... 113,40
addicionamos..... 6,60

a pagar..... 120,00

Como o resultado final da multiplicação não era decimal,

(*a*) Vide tempo medio.

tivemos de lhe addicionar 6,60 para o prefazer, e encontramos que temos a pagar 120 réis.

2.º Queremos seguir da estação de Coimbra para Badajoz em 2.ª classe: vemos na tabella a distancia a percorrer, e achamos 287 kilometros; mas como temos a separar os 6 kilometros da fronteira a Badajoz, ficam-nos 281 kilometros a percorrer no paiz:

Multiplicamos	14,70
por	28 1
	14 7
	1176
	294
Produz	4130,70
Addicionamos o transporte até Badajoz	90,
Resulta	4220,70
Como o resultado não é decimal, junctamos	9,30
A pagar	4230,00

E ficamos sabendo que devemos pagar 4$230 réis.

3.º exemplo:

Queremos ir de Setubal a Evora em 3.ª classe; achamos na tabella que temos a percorrer 114 kilometros:

Multiplicamos	12,60
por	11 4
	50 4
	126
	126
Produz	1436,40
Como o resultado não é decimal, junctamos	3,60
A pagar	1440,00

Temos a pagar 1$440 réis.

As creanças de 3 a 7 annos pagam meio preço; mas para a contagem dos logares no mesmo compartimento de carroagem, contam-se duas creanças como occupando um só logar Menores de tres annos nada pagam, com tanto que vão ao collo das pessoas que os conduzem.

Comprado o bilhete, se o passageiro tem bagagem, dirige-se á casa respectiva para a fazer despachar.

Se o passageiro chega á estação a hora em que já está terminada a venda dos bilhetes, procura o revisor, diz-lhe o local a que se dirige; elle manda-o entrar para a carroagem, e durante o transito dá-lhe um bilhete de passagem que corta d'um livro com talão, e recebe a importancia d'elle.

Na falta do revisor dirige-se ao conductor.

O distinctivo do revisor é um galão de ouro e outro de prata no bonet; e porisso escusa o passageiro de perguntar qual elle é, porque lhe basta procurar em torno de si o individuo que tiver tal signal.

Bagagens

Os objectos considerados como bagagens, são: bahús, malas ou arcas com roupas, saccos de noite, caixas de chapéos, ferramentas de trabalhadores amarradas, colxões, etc.

É permittido a passageiro conduzir comsigo, e sem despacho, qualquer pequeno embrulho ou sacco de noite, manta para agazalhar, ou objecto identico, que possa accommodar facilmente por baixo do assento que occupar na carroagem em que fôr, não incommodando os demais passageiros (*a*).

Nas linhas de norte e leste, se a bagagem peza até 30 kilogrammas, paga apenas 10 réis de registro e guia de expedição.

Se peza mais de 30 kilogrammas, paga 4,20 réis de *excesso* desde um até 40 kilogrammas, por cada kilometro que tenha a percorrer, pagando tanto de excesso por uma bagagem pezando 31 kilogrammas, como pezando 70.

Se além dos 70 kilogrammas ainda ha *excesso*, paga mais 0,68,25 por cada fracção de um a 10 kilogrammas, por kilometro a percorrer.

Exemplos:

1.º Temos uma bagagem pezando desde 31 até 70 kilogrammas de pezo, e dirigimo-nos de Lisboa a Torres Novas. Vemos na tabella a distancia a percorrer, e achamos 102 kilometros:

Multiplicamos	102
por	4,20
	204
	408
Produz	438,40

(*a*) Como muitos individuos entendem que um cão não incommoda ninguem, e que por isso póde acompanhar o dono por toda

Junctamos de guia	10
Resulta	438,40
Addicionamos para completar o decimal	1,60
Temos a pagar	440

2.º Se o pezo da bagagem é de 70 a 80 kilogrammas, fazemos a mesma operação que já fizemos, que é para saber quanto temos a pagar pelo *excesso* dos 40 kilogrammas, e mais a seguinte, que é para sabermos quanto importa o *segundo excesso* de 1 a 10 kilogrammas:

Multiplicamos	0,68,25
Pela distancia a percorrer	1 02
	1 36 50
	68 25
Produz-nos	69,61,50
Junctamos o excesso dos 40 kilogrammas	428,40,00
Guia	10,
Resulta	508,0,150
Adicionamos para completar a decimal	1,98,50
Temos a pagar	510

A exemplo d'estas se fazem todas as demais operações; e se a alguns ellas parecerem complicadas, facilmente conhecerão o contrario, logo que tenham um pequeno estudo practico.

Nas linhas de sul e sueste paga-se o *excesso* do pezo de bagagens por cada fracção de um a dez kilogrammas além dos 30 concedidos, e na tabella respectiva vai indicado quanto é esse excesso.

ADVERTENCIA ÁCERCA DO DESPACHO DAS BAGAGENS — Não podemos deixar de fazer uma advertencia aos passageiros ácerca do despacho das bagagens.

Ordinariamente todos guardamos para a *ultima hora* o concluir qualquer serviço que temos a fazer, e por isso raro

a parte, lembramos-lhe que só é permittido o transporte d'elles, pela forma que ao diante vai indicada.

é o passageiro que se apresenta a despachar a sua bagagem logo que principia este serviço.

O resultado é juntarem-se todos nas proximidades da partida do comboyo, e então é que *chegam as pressas*, todos têm medo de ficar em terra, começam a importunar os empregados para que os despachem com brevidade, e estes, querendo satisfazer a todos e desembaraçar o serviço, não sabem para onde se hão de voltar com preferencia, e acabam por perder a cabeça.

A consequencia d'isto é que muitas vezes vai para Badajoz uma bagagem que devia ir para o Porto, e para Coimbra uma com destino a Santarem.

O meio de prevenir todos estes transtornos é cada um apresentar-se na estação a horas de poder despachar a sua bagagem logo que começa este serviço, embora depois esperem mais um bocado.

Aquelle que assim fizer, póde ter a certeza que difficilmente haverá engano no destino da sua bagagem, e que esta lhe será entregue logo que chegue ao termo da sua viagem.

O que fizer o contrario, não se deve queixar de que o serviço é máu, porque foi elle quem deu causa a isso.

Todos devem reconhecer que despachar as bagagens a 40, 50, ou 100 passageiros ao mesmo tempo, e quando se aproxima a hora de terminar com tal serviço, não póde ser feito com a mesma regularidade e perfeição como sendo feita a tempo e com socego.

As *pressas á ultima hora* devem ser sómente para os casos extraordinarios.

Estações centraes em Lisboa e Porto, para o serviço das linhas de norte e leste

Para commodidade e economia do publico, estabeleceu a empreza duas estações centraes: uma em Lisboa, na rua dos Fanqueiros n.os 296 e 298, e outra no Porto, rua de Sá da Bandeira.

Em qualquer d'estas estações, poderá quem quizer:

1.º Munir-se de bilhetes para todas as estações das linhas de norte e leste.

2.º Facturar as suas bagagens.

3.º Tomar logar para os omnibus destinados a conduzir os passageiros de Lisboa até Sancta Apollonia, e do Porto até Villa Nova de Gaia.

4.º Facturar para grande ou pequena velocidade metallico e valores, recovagens e mercadorias.

PASSAGEIROS — Os bilhetes de caminho de ferro acham-se á venda uma hora antes da sahida de cada omnibus, até dez minutos antes da sahida dos omnibus das estações centraes.

BAGAGENS — As bagagens podem facturar-se desde uma hora até dez minutos antes da sahida do omnibus, pelo qual devem partir para Sancta Apollonia, ou Villa Nova.

RECOVAGENS E MERCADORIAS — Recebem-se todo o dia, e ás mesmas horas que estão annunciadas ao publico para a recepção, na estação de Sancta Apollonia, e Villa Nova.

Admittem-se, em todas as estações das duas linhas de norte e leste, bagagens, recovagens, metallico, valores e mercadorias com destino ás estações centraes.

OBSERVAÇÕES — 1.ª Os militares ou marinheiros, que têm direito por lei de serem transportados pela quarta parte dos preços estabelecidos, têm que comprar os seus bilhetes na estação de Sancta Apollonia, ou na de Villa Nova.

2.ª Não se recebem nas estações centraes pedidos para comboyos especiaes, despachos telegraphicos, nem transportes de gado, cães, ou objectos de grande volume.

Os omnibus em Lisboa partem da rua dos Fanqueiros 45 minutos antes da partida dos comboyos, e seguem pela rua da Bitesga, praça de D. Pedro, ruas Augusta, dos Capellistas, da Prata, praça do Commercio, rua Nova da Alfandega, directamente a Sancta Apollonia, e de Sancta Apollonia pelas mesmas ruas até á dos Fanqueiros.

No Porto partem da rua de Sá da Bandeira para Villa Nova, hora e meia antes das partidas dos comboyos.

Da estação de Villa Nova de Gaia partem para a rua de Sá da Bandeira depois da chegada dos comboyos.

Não é permittido aos passageiros levar nos omnibus mais bagagem do que aquella que possam levar na mão, sem incommodar os demais.

PREÇO DOS TRANSPORTES DA RUA DOS FANQUEIROS A SANCTA APOLLONIA E VICE-VERSA

Por cada passageiro . . . . . 100 réis

Os bilhetes para os omnibus estão á venda todo o dia, até ao momento da partida d'estes.

Grande velocidade

Bagagens . . .	Cada bahú, mala, alforge ou volume analogo.	50 réis
	Uma chapeleira.	30 »
Recovagens ou mercadorias	De 1 a 30 kilogrammas	50 »
	Por cada 10 kilogrammas mais . .	10 »

Dinheiro em oiro, prata ou valores

Dinheiro em prata	Cada 50$000 réis de valor declarado	50 réis
	Cada 10$000 réis mais	10 »

Dinheiro em cobre

De 1 até 30 kilogrammas.	50 réis
Por cada 10 kilogrammas mais	10 »

Pequena velocidade

Recovagens ou mercadorias	De 1 até 30 kilogrammas	40 réis
	Por cada 10 kilogrammas mais. . .	10 »

A empreza contractou estes transportes e os d'esta estação aos domicilios com o sr. Luiz Salazar, e este encarregou-se além d'isto, por sua conta e risco, da recepção e expedição de todo o genero de bagagens, recovagens e mercadorias, que lhe consignem, do despacho das mesmas na parte relativa ás alfandegas; do seu transporte de Sancta Apollonia, e para Sancta Apollonia, assim como aos domicilios e d'estes para a estação central.

Para os transportes desde a estação central aos domicilios e *vice-versa*, considera-se Lisboa dividida em quatro zonas, cujas divisões se acham patentes na estação central.

PREÇOS DOS TRANSPORTES AOS DOMICILIOS DESDE A ESTAÇÃO CENTRAL

Grande velocidade		Zonas 1.ª	2.ª	3.ª	4.ª
		Réis	Réis	Réis	Réis
Bagagens	Cada bahú, mala, alforge ou volume analogo	70	90	110	130
	Uma chapeleira	50	60	70	80
Recovagens ou mercadorias	De 1 a 30 kilogram.	60	80	90	110
	Por cada 10 kilogram. mais	20	20	30	30
Pequena velocidade					
Recovagens ou mercadorias	De 1 a 30 kilogram.	70	90	110	130
	Por cada 10 kilogram. mais	20	20	30	30

PREÇO DOS TRANSPORTES DA RUA DE SÁ DA BANDEIRA A VILLA NOVA DE GAIA

Por cada passageiro . . . . . 200 réis

Os bilhetes para os omnibus estão á venda todo o dia até ao momento da partida d'estes.

Grande velocidade

Bagagens	Cada bahú, mala, alforge ou volume analogo, de 1 a 30 kilogrammas	60 réis
	De 30 a 60 kilogrammas	120 »
	Uma chapeleira	40 »
Recovagens ou mercadorias	De 1 até 30 kilogrammas	90 »
	Por cada 10 kilogrammas mais	30 »
	Por cada canastra com criação, do tamanho ordinario	80 »

Dinheiro em oiro, prata ou valores

Cada 50$000 réis, valor declarado	50 réis
Cada 10$000 réis mais, valor declarado	10 »

Dinheiro em cobre

De 1 a 30 kilogrammas	90 réis
Por cada 10 kilogrammas mais	30 »

Pequena velocidade

Recovagens ou mercadorias	De 1 a 30 kilogrammas	60 réis
	De cada 10 kilogrammas mais	20 »
	Carruagens em suas rodas desde o escriptorio central até á estação de Villa Nova de Gaia e *vice-versa*	1$200 »

Tendo a empreza contractado, tanto estes transportes como os d'esta estação central aos domicilios, com o sr. Sebastião da Silva Neves, encarregou-se este, além d'isto, e por sua conta e risco, da recepção e expedição de todo o genero de bagagem, recovagem e mercadorias que lhe consignem; do despacho das mesmas na parte relativa ás alfandegas, do seu transporte de Villa Nova de Gaia para a rua de Sá da Bandeira, assim como aos domicilios, e d'estes para a estação central.

Para os transportes desde a estação central aos domicilios, e *vice-versa*, considera-se o Porto dividido em duas zonas, cujas divisões se acham patentes na estação central.

PREÇOS DOS TRANSPORTES AOS DOMICILIOS DESDE A ESTAÇÃO CENTRAL

Grande velocidade	Zonas 1.ª	Zonas 2.ª
	Réis	Réis
Bagagens		
Cada bahú, mala, alforge ou volume analogo	90	110
Uma chapeleira	30	40
Recovagem		
De 1 a 30 kilogrammas	90	110
Por cada 10 kilogrammas mais	20	30
Uma canastra com criação, do tamanho ordinario	120	150

	Zonas	
Grande velocidade	1.ª	2.ª
	Réis	Réis
Dinheiro em oiro, prata ou valores		
Por 50$000 réis de valor declarado como *minimum*	70	90
Por cada 10$000 réis mais de valor declarado como *minimum*	20	30
Dinheiro em cobre		
De 1 a 30 kilogrammas	70	90
Por cada 10 kilogrammas mais	20	30
Pequena velocidade		
Recovagens e mercadorias		
De 1 a 30 kilogrammas	70	90
Por cada 10 kilogrammas mais	20	30

TRANSPORTES POR MAR — A empreza contractou com o sr. Francisco de Oliveira Chambica os transportes pela via fluvial desde a estação de Sancta Apollonia aos navios fundeados no quadro e portos do rio Tejo, situados na margem esquerda, desde a barra até ao Poço do Bispo, e os situados na margem direita desde a barra até Alcochete, pelos preços seguintes:

	Pipa de azeite, vinho e vinagre—réis	Mobilia, cortiça por cada 1:000 kilogrammas—réis	Lã por tonelada—réis	Todo o genero por cada 1:000 kilogrammas—réis
De Sancta Apollonia ao caes de Lisboa, até Alcantara, e aos do Beato e Poço do Bispo	140	350	200	150

	Pipa de azeite, vinho e vinagre—réis	Mobilia, cortiça por cada 1:000 kilogrammas—réis	Lã por tonelada—réis	Todo o genero por cada 1:000 kilogrammas—réis
De Sancta Apolonia ao caes alem de Alcantara até Paço de Arcos, portos da outra banda do Tejo, e a bordo dos navios no quadro	150	560	200	160

Com estes preços são permittidas aos consignatarios e carregadores as demoras seguintes:

Nos portos desde Sancta Apolonia até Alcantara. . 30 minutos
Nos ditos de Sancta Apolonia até ao Poço do Bispo . . . . . 30 »
Nos barcos fundeados no quadro. . . . . 30 »
Nos portos alem de Alcantara e outra banda do Tejo . . . . . 60 »

Por demora antes de começar a carga ou descarga, assim como depois de começadas, paga-se por cada hora e tonelada 6 réis.

CARGA E DESCARGA NA ESTAÇÃO DE SANCTA APOLONIA

A empreza contractou com o sr. Manuel José da Silva Braga, caixeiro da casa do sr. Chambica, o estabelecimento de uma companhia de carregadores, a qual se encarrega da carga e descarga das mercadorias tanto da via de mar como da de terra, pelos preços seguintes:

	Via de mar		Via de terra	
	Carga — Réis	Descarga — Réis	Carga — Réis	Descarga — Réis
Por uma tonelada	60	70	70	60
Por um frasco	50	60	60	50

O sr. Manuel José da Silva Braga encarrega-se dos despachos nas delegações das alfandegas grande e municipal estabelecidas em Sancta Apollonia.

Á vista do exposto, fica o passageiro na intelligencia de que póde despachar a sua bagagem, e comprar bilhetes para as linhas ferreas em qualquer das duas estações, a fim de se livrar de embaraços em Sancta Apollonia ou Villa Nova, e que, por um preço certo e invariavel, lhe são transportadas as bagagens do seu domicilio ao da estação central, se prefere mandal-as lá pôr.

O passageiro, que tiver comprado bilhete para ser transportado nos omnibus, póde esperal-os no transito, e logo que elle chegar ao sitio em que o espera, fazer signal ao cocheiro ou conductor, para entrar ahi e seguir a diante.

Se o passageiro leva algum sacco de noite ou volume de egual natureza, é-lhe tambem transportado pagando ao conductor o porte correspondente.

Concluiremos prevenindo os passageiros que as bagagens por elle despachadas nas estações centraes, sómente lhes são entregues nos pontos a que se destinam.

Estação central dos caminhos de ferro de sul e sueste

Está situada no terreiro do Paço ou praça do Commercio, junto á dos vapores, com a qual tem communicação para o expediente do serviço.

É um dos melhoramentos que o sr. Sebastião do Canto introduziu, quando dirigiu o serviço d'estas linhas.

Anteriormente esperavam os passageiros tempo immenso no Barreiro, para comprarem bilhete, e despacharem as suas bagagens, além do incommodo que tinham com o transporte d'estas, até as metterem a despacho.

Hoje não succede assim: o passageiro dirige-se alli, com-

pra bilhete para o comboyo, despacha a sua bagagem, paga o transporte d'esta ao empregado da companhia dos vapores, e depois d'isso só torna a ter cuidado com ella quando chega ao ponto a que se destina.

Além das bagagens tambem se podem alli despachar algumas mercadorias ou recovagens de pequeno volume ou pezo, pagando-se o dobro do preço estabelecido nas tabellas.

As demais mercadorias, os gados, as carruagens, etc., têm de ser apresentadas, ou reclamadas, pelos expedidores ou consignatarios, na estação do Barreiro.

É isto um grave inconveniente, que só poderá ser removido quando a empreza tenha vapores seus para os transportes, e uma estação com as acommodações precisas para dar expediente a toda a qualidade de serviço de caminhos de ferro.

Pódem, porém, os passageiros ir alli dar parte para prevenirem com antecedencia qualquer serviço extraordinario que pretendam no Barreiro.

SALAS DE ESPERA E ENTRADA PARA OS COMBOYOS — Logo que o passageiro tem a sua bagagem despachada, dirige-se á sala de espera que lhe pertence, conforme a classe para que comprou bilhete, e ahi aguarda o aviso de que póde ir para o comboyo.

Recebido tal aviso, que é dado em voz alta, dirige-se á plata-fórma, escolhe das carruagens, que tiverem indicada a classe em que faz viagem, aquella que mais lhe agradar, e entra para ella se houver logar, senão vae para outra.

Os que entrarem em Sancta Apollonia, com tenção de passarem além do Entroncamento, devem ter em attenção que estão alguns empregados juncto ao comboyo, perguntando quem vae para o norte ou para leste.

A esta pergunta responderão com cordura (*a*) porque lh'a fazem com motivo justificado, e é o seguinte:

Os comboyos que partem de Sancta Apollonia, são communs para ambas as linhas até ao Entroncamento; logo que alli chegam, dividem-se; parte toma a direcção da linha de leste, e a outra segue para o norte.

Ora, se um passageiro que fôr para o norte, tiver entrado em uma das carroagens que depois vão para leste, ou vice-

(*a*) Empregamos esta expressão, porque já vimos um passageiro dar a seguinte resposta — Que lhe importa?... é bem asno!... — Ha muita gente, que se julga auctorisado para tudo, visto que *paga com o seu dinheiro.*

versa, e adormecer, é muito facil seguir para Badajoz, querendo ir para o Porto, ou para esta cidade, tencionando ir para aquella.

Para prevenir estes transtornos é que os empregados perguntam a linha que se segue, a fim de indicarem as carruagens em que cada um deve entrar.

Entrados que sejam os passageiros nas carruagens, e chegada que seja a hora, dá-se na estação signal d'ella, tocando tres badaladas com uma campainha.

Em seguida a estas tres badaladas, se não ha inconveniente, toca o conductor um apito para prevenir o machinista de que póde partir, e este, logo que ouve o apito, solta o *silvo* da locomotiva para avisar que vae marchar, e põe o comboyo em movimento.

PASSAGEIROS DURANTE A VIAGEM — É tolerado, mas não permittido, fumar dentro das carruagens.

Devem apresentar os seus bilhetes sempre que qualquer empregado lh'os exija.

Em alguns paizes costumam os passageiros introduzir o bilhete entre a fita que lhe circumda o chapéo, com o que facilitam a verificação da sua existencia, poupando-se ao trabalho de o tirar do bolso diversas vezes.

Nos nossos caminhos de ferro já alguns passageiros usam do mesmo systema; outros não querem adoptal-o.

Não nos aventuramos a dizer quaes são os que fazem melhor; mas diremos que aquelles que assim não quizerem practicar, tambem se não devem escandalisar quando lhes dão o incommodo de procurar o bilhete, que muitas vezes não sabem aonde pára.

O passageiro que tiver entrado 'numa estação intermedia sem comprar bilhete, é obrigado a pagar a viagem desde o ponto extremo da partida do comboyo, até áquelle em que sahir; por isso deve ter todo o cuidado em comprar o bilhete, logo que chega á estação (como já 'noutra parte dissemos) para lhe não esquecer por distracção.

Nenhum passageiro póde subir ás carruagens ou descer d'ellas, quando o comboyo está em movimento; e depois de parado só póde entrar ou sahir pelo lado da plata-fórma.

Não é permittida a entrada nas carruagens a passageiros embriagados; mas se depois de o comboyo estar em movimento fôr conhecida a existencia de algum dentro d'elle, é posto fóra na primeira estação em que o comboyo parar, sem lhe ser restituido o custo do bilhete que tiver comprado.

Nenhum passageiro (como tambem já dissemos) póde levar comsigo volumes que pela sua fórma, dimensão, ou exhalação incommodem os demais passageiros.

Não são permittidas armas carregadas dentro das carroagens: e por isso o passageiro que fôr portador de alguma em tal estado, é obrigado a descarregal-a, se quizer ser admittido nas estações ou nos comboyos.

O passageiro que for encontrado em carruagem de classe superior áquella para que comprou bilhete, é compellido a pagar a differença de preço d'uma á outra.

Se porem algum passageiro, por falta de carroagem, tem de entrar, por disposição dos empregados, 'numa classe superior á designada no seu bilhete, não paga o excesso do preço.

Se pelo contrario, e por identico motivo, tiver de occupar logar de classe inferior, é-lhe entregue a differença no fim da viagem, se a reclamar.

É permittido a qualquer passageiro occupar logar de classe superior áquelle para que comprou bilhete, pagando a differença d'uma á outra: deve, porém, para isso, dirigir-se ao chefe da estação ou ao revisor do comboyo.

O passageiro que viajar com bilhete de data anterior, sem para isso ter sido auctorizado paga o seu valor.

Quando qualquer passageiro vir que o comboyo se aproxima á estação a que se dirige, deve prestar attento ouvido para sahir, logo que os conductores e demais empregados pronunciem o nome d'essa estação; porque, se assim não fizer, arrisca-se a ter de seguir no comboyo até poder sahir 'noutra.

Quem não conhecer as localidades por onde transita, facilmente prevenirá esse inconveniente, se na marcha do comboyo fôr observando as tabellas do serviço correspondente ao comboyo em que transitar, tabellas que ao diante encontrará, com as designações e nomes das estações, collocação em que se acham na linha (se á direita ou esquerda) distancias d'umas ás outras, distancias da origem, estações em que as machinas tomam agua, horas de partida e chegada dos comboyos a cada estação, paragens, tempo gasto no transito, etc., etc.

Logo que o passageiro ouve pronunciar o nome da estação a que se dirige, faz signal para que lhe abram a carruagem e desce para a plata-fórma da estação, aonde espera com socego a partida do comboyo, e em seguida reclama a sua bagagem, que lhe é entregue em troca do recibo que lhe deram na estação d'onde partiu.

Os passageiros têm todo o direito a ser tractados pelos empregados com toda a consideração, e por isso tambem lhes devem retribuir em attenção, mesmo para que, dado o caso de algum dever queixar-se dos empregados, ser mais justificada a sua queixa.

As queixas dirigem-se a qualquer empregado superior competente, sendo o mais regular ao chefe do movimento.

Deve, porem, haver toda a prudencia nestas queixas, porque podem ir prejudicar um empregado injustamente.

Os castigos são rigorosos, e por isso só em ultimo caso se deve exigir a sua applicação.

MILITARES E MARINHEIROS — Os militares e marinheiros, viajando em corpo ou isoladamente, mas em serviço, pagam a quarta parte do preço da tabella, apresentando requisição da auctoridade competente.

Não podem, porem, exceder a 120 em cada comboyo ordinario.

Os soldados e marinheiros que recolham com baixa á terra da sua naturalidade, disfructam a mesma vantagem.

Militares e marinheiros que viajarem em comboyo especial, pagam metade do preço indicado para os comboyos especiaes de passageiros.

Todos os militares e marinheiros que viajarem para objecto particular, pagam os logares por inteiro.

O equipamento e bagagem pessoal, que os regulamentos concedem aos militares e marinheiros que viajam em serviço ou regressam com baixa ás terras da sua naturalidade, pagam pelo excesso do pezo a quarta parte nos comboyos ordinarios, e metade nos comboyos especiaes, dos preços marcados para os passageiros.

Como alguns militares entendem que lhes basta apresentar as suas guias para gozar dos mencionados beneficios, lembramos-lhes que é necessaria a requisição, porque sem ella não lhes é concedida garantia alguma, e são reputados passageiros como os demais.

EXTRAVIO DE BAGAGENS — Havendo extravio de toda ou parte da bagagem, é o passageiro indemnisado na razão de mil réis por kilogramma que faltar competentemente registrada.

Sendo dinheiro ou valores manifestados, é indemnisado do valor ou quantia que faltar á vista do manifesto.

PERIGOS A PREVENIR — Em caso de sinistro ou accidente, as

carroagens do centro são as que menos soffrem com o choque e por isso devem os passageiros, sempre que possam, entrar para ellas com preferencia ás outras.

A rapidez d'um comboyo é egual á d'uma diligencia, quando á vista se nos figura que elle marcha tanto como um homem a pé, e o que causa tanta illusão, é a extensão do comboyo, e o pouco barulho que as rodas fazem sobre os carris, por-isso nenhum passageiro deve tentar entrar ou sahir das carroagens, emquanto o comboyo se mover, por muito vagarosa que pareça a sua marcha, porque póde pôr um pé em falso, ou perder o equilibrio, e dar uma queda perigosa.

Tão pouco devem encostar-se ás portinholas, nem lançar a cabeça, pernas, ou braços fóra d'ellas, porque podem ser apanhados pelas guardas de alguma ponte, ou de repente entrar 'num *Tunnel*, e serem esmagados contra as paredes d'elle.

Dado, porem, o caso de ser tanta a curiosidade que não possam fugir á tentação de lançar a cabeça fóra do postigo da carroagem (como nós mesmos já aconselhámos) em tal caso deve fazer-se isso com toda a cautela, e tendo sempre a attenção dirigida para o lado a que o trem se encaminha, a fim de poder retirar-se a tempo logo que ao longe se descobre algum perigo.

Só devem sahir das carroagens para a plata-forma das estações no fim da viagem, ou quando houver *paragem* que dê logar a isso, porque pela celeridade com que o serviço é feito podem ficar em terra, ou arriscar-se a querer entrar quando o comboyo já está em movimento, e succeder-lhes o que já prevenimos de pôr um pé em falso ou perder o equilibrio, e dar alguma queda perigosa.

Não devem atravessar a linha sem ter absoluta necessidade para isso, e em tal caso fal-o-hão com toda a cautela, olhando primeiramente para um e outro lado, a ver se apparece algum comboyo ou machina, e apparecendo, esperar que elle passe e vá já distante, porque não fazendo assim, embora pareça haver muito tempo para a atravessar antes de chegar, póde haver ilusão na vista, póde dar-se uma queda ou tropeção, ou qualquer outra circumstancia que contribua para o individuo se demorar na linha e ser esmagado.

A mesma precaução deve haver nas passagens de nivel, quer a pé, quer a cavallo ou em carro, principalmente nas proximidades das estações, porque pode haver qualquer embaraço 'numa *agulha* ou barra de mudança de linha, e o individuo ser atropelado.

Entre Formozelha e Soure vimos nós um dia estar um cam-

pino montado na sua egua, muito descansado, e dando todas os indicios que esperava a passagem do comboyo.

Quando este se aproximou, metteu esporas á egua e atravessou por diante do comboyo para o lado opposto, e lá ficou muito ufano, rindo com outros da galhardia que practicou.

Se, porém, a egua tropessasse 'numa *calha* ou tivesse qualquer accidente, e não sahisse da linha a tempo, qual era o resultado?

Tambem é perigoso dar para uma carroagem, ou tomar d'ella qualquer objecto, quando o comboyo principia a marchar, porque póde uma roda apanhar qualquer parte da roupa do individuo, e arrastal-o para debaixo d'ella.

Da mesma forma é arriscado apanhar qualquer cousa com que atirem para dentro da carroagem, porque a velocidade com que o comboyo marcha, pode multiplicar a força da pancada, e esta tornar-se sensivel senão funesta.

Estar parado nas proximidades dos *carris* quando se aproxima um comboyo, tambem pode ser fatal, porque é possivel haver uma especie de fascinação que attraia o individuo a precipitar-se debaixo d'elle.

Este facto, de que tem havido exemplos, é attribuido á propensão que a victima possa ter para o suicidio.

Muitos passageiros entregam-se a uma leitura profunda durante a marcha do comboyo, habito de que se devem abster não só porque é difficil e fatigador, mas tambem porque a trepidação da carroagem mantem o livro ou jornal 'numa tremura quasi constante, que obriga o leitor a empregar certa attenção e vontade, de que se podem originar diversas molestias, e até uma congestão cerebral.

Não é menor imprudencia quando algum individuo vae acompanhar um amigo, encostar-se á carroagem, ou a um joelho com o pé sobre o estribo, e esperar em qualquer d'estas posições, que o comboyo principie a marchar, para 'neste momento dar o ultimo aperto de mão.

Quem reflexionar conhece perfeitamente a facilidade com que o individuo pode ficar debaixo do trem, e que por isso deve haver toda a promptidão em obedecer ao aviso da partida dado pela companhia, desviando-se immediatamente do comboyo, não esperar pelo aviso do apito do conductor e muito menos pelo da machina.

O passageiro que viaja em caminhos de ferro, deve sempre ir munido com dinheiro trocado, para facilmente poder pagar as despesas extraordinarias que fizer: do contrario pode muita vez ser prejudicado porque dando, por exemplo, uma libra

para pagar 500 réis; emquanto espera pelo trôco, se houve o ultimo signal de partida do comboyo, ou ha de deixar ficar os 4:000 réis que devia receber de trôco, e correr a tomar o seu logar, ou receber o trôco, mas em *troca* ver partir o comboyo, e ficar em terra.

Devem portanto ter todos em vista que uma das cousa que se faz com o maior vagar, aonde tudo anda com a maior brevidade, é *voltar a demazia de qualquer moeda que se deu em pagamento*, e que por isso cada um deve ir prevenido para não *causar embaraços* áquelles a quem tiver de pagar pequenas quantias.

Os passageiros que seguem para as linhas do norte e leste, vão todos reunidos 'num comboyo até ao Entroncamento: aqui separam-se as carroagens com destino para norte e leste e seguem dois comboyos, um pela direita outro pela esquerda.

No momento da partida devem os passageiros ter toda a cautela para não trocarem uma linha por outra, e irem-se encaixar no comboyo que segue para o norte, querendo ir para leste, ou vice-versa, o que é muito facil apesar do cuidado que os empregados têm em avisar convenientemente.

Quando este engano mais facil se torna, é á noite, porque os passageiros perdem do sentido a porta por que entraram para o restaurante, e facilmente se confundem e sáem por outra.

Os passageiros não devem ter pressa em sahir das carroagens sem que os empregados lhe venham abrir as portas; mas como a maior parte não tem paciencia para esperar, e logo que o comboyo pára, procuram elles mesmos abrir, para sahir mais promptamente, far-lhe-hemos a seguinte advertencia;

As portinholas das carroagens têm dois fechos, um no centro, outro em baixo: a primeira cousa que fazem os impacientes, é abrir o que lhe fica mais á mão, e depois o outro; devem, porém, fazer o contrario, abrindo primeiro o debaixo, e depois o outro.

A razão d'isso é porque tendo de se debruçar sobre o postigo para abrir o feixo de baixo; e fazendo com isso pressão sobre a portinhola, póde esta abrir-se, e o individuo cahir sobre a plata-forma, o que de certo não succede se abrirem primeiro o debaixo, por que quando depois abrem o outro já não impellem a portinhola.

Logo que o passageiro sáe da carroagem, deve ver que numero ella tem para quando quizer entrar outra vez saber qual ella é, porque, senão tiver esta percaução, é facil suc-

ceder-lhe não conhecer aquella d'onde sahiu, e ver-se obrigado a entrar para outra, o que lhe póde acarretar muitos inconvenientes.

O passageiro deve estar com tudo prompto para sahir immediatamente logo que o comboyo chega á estação a que elle se destina, e não reservar para a ultima hora, procurar o que lhe pertencer (*a*).

Poucos são já os viajantes que deixam de ter um sacco de noite: mas áquelles que o não tiverem, recommendamos a sua acquisição, e a uns e outros aconselhamos que mandem fazer uma correia, com fivella, que o circumde todo.

Esta correia serve para o viajante fazer um volume de todos os seus objectos (manta, capa, paletot, ou cousa identica), e entre elles metter a bengala ou guarda chuva, e passando a correia pelas azas do sacco de noite, afivelar tudo de maneira que fique reunido, possa sahir por uma vez, e depois quando tem de se empregar algum portador para conduzir esses objectos, não ir cada cousa a cahir para seu lado.

ENCONTRO DE PASSAGEIROS — O passageiro que for esperar alguem, não deve tomar logar para a estação onde houver cruzamento, embora a tabella de serviço lhe indique que o comboyo em que partir chega alguns minutos primeiro do que aquelle que vae esperar.

(*a*) Vem a pello relatar o seguinte facto.

O proprietario e principal redactor d'um dos primeiros jornaes da capital, seguia 'num dos comboyos até á estação de Mogofores.

Durante a viagem foi notando quantos defeitos lhe parecia encontrar no serviço, e recapitulando aquelles de que o publico se queixava.

Procurámos convencel-o de que algumas das faltas que havia, procediam em parte de ser um serviço montado de novo, e porisso não estar assente em bases solidas, e insistimos em que os passageiros a maior parte das vezes eram quem causavam os transtornos que soffriam.

Chegámos a Mogofores, e saltámos fóra da carruagem: ia o comboyo partir, quando elle se lembrou que ainda tinha uma capa dentro da carruagem; correu para ella e a campainha dava o signal da partida: apesar d'isso, e das observações que lhe fez um empregado, entrou para dentro, e o resultado foi que, mal entrou, fechou-se a porta sobre elle, o comboyo partiu, e a bagagem ficou-lhe sobre a plataforma.

Se elle tivesse posto tudo em ordem a tempo e horas, não lhe succedia dar um passeio forçado até Aveiro, e esperar ahi pelo comboyo descendente para regressar a Mogofores.

Chama-se *cruzamento* á manobra que fazem dois comboyos quando passam um pelo outro.

Os cruzamentos verificam-se sempre nas estações, visto que só ahi é que os comboyos podem passar cada um por seu lado.

Os comboyos têm hora certa de chegada e partida; mas se um d'elles chega mais tarde do que a hora, o outro parte primeiro, embora lhe não pertencesse, visto que, como teve de esperar pelo que veiu retardado, está prompto, e parte logo que tem a via desempedida.

O mais conveniente, portanto, é tomar logar para a estação immediata anterior áquella em que deve verificar-se o cruzamento para sahir á vontade do comboyo em que vae, e entrar sem risco no que espera.

Não fazendo assim, póde succeder-lhe, por qualquer incidente, chegar o comboyo que o conduz mais retardado, e não ter tempo para entrar no outro, e mesmo que o consiga, póde pela precipitação com que tiver de o fazer, entrar para uma carruagem, e o individuo que foi esperar, ir 'noutra.

Deve, porém, entender-se que fallamos nas estações, onde a paragem é diminutissima, porque, quando ella dá tempo para tudo, como no Entroncamento ou Vendas Novas, então deve ser ahi o ponto de reunião.

COMPARTIMENTOS RESERVADOS — Se um passageiro por qualquer circumstancia quizer tomar um compartimento completo para ir em plena liberdade, póde fazel-o, sendo nas estações extremas, mas para isso deve requisital-o ao chefe da estação, meia hora antes da partida do comboyo, pagando no acto da requisição todos os logares do mesmo compartimento.

Se é nas estações intermedias, só póde tomar todo o compartimento, se o comboyo trouxer algum em circumstancias d'isso.

COMBOYOS ESPECIAES — Quem quizer póde, nas linhas do norte e leste, servir-se d'um comboyo especial:

1.º Se o chefe da estação, depois de a pedir, receber auctorisação para o conceder.

2.º Se o estado da circulação da linha permittir a sua sahida.

3.º Se o serviço do telegrapho não estiver interrompido.

4.º Se o serviço regular permittir empregar as locomotivas necessarias no comboyo requisitado.

Admittido no comboyo, paga-se na razão de 15470 réis por

kilometro a percorrer na ida e volta, sendo a menor distancia a pagar 36 kilometros, embora se não percorram.

Se o comboyo passa da fronteira para Badajoz, paga, além d'isso, mais 11$280 réis pela distancia a percorrer entre estes dois pontos.

A requisição para um comboyo especial deve ser feita, pelo menos, tres horas antes d'aquella em que se quizer a partida, nas estações onde houver deposito de locomotivas.

Nas estações, onde não houver taes depositos, só se podem requisitar os comboyos especiaes, querendo esperar além das tres horas indicadas o tempo necessario para que a machina chegue, e pagando-se tambem, pelo mesmo preço de 1$470 réis por kilometro, a distancia a mais que ella tiver a percorrer.

No acto da requisição será entregue ao chefe da estação, em que ella for feita, a importancia a pagar.

Não se póde fixar o tempo que o comboyo ha de empregar para chegar ao seu destino, porque isso é subordinado ás exigencias do serviço.

O passageiro póde regressar no mesmo comboyo passadas doze horas depois da chegada ao seu destino, se o trajecto tiver sido de 100 kilometros; e tendo sido superior áquella distancia póde regressar 'nelles passadas 24 horas.

Em qualquer dos casos deve no acto da chegada declarar se regressa 'nelle ou não.

O *maximum* de que se compõe um comboyo especial são: 4 vehiculos; a saber: 1 carruagem de 1.ª classe, um fourgon de bagagens, um carro para cavallos, e um truck para carroagens.

Os comboyos especiaes, nas linhas de sul e sueste, obtem-se por ajuste particular, porque não tem preço estabelecido nas tabellas; mas esses ajustes regulam aproximadamente pelos das linhas de norte e leste.

MANIFESTO DE DINHEIRO EM PRATA, OURO, OU VALORES, NAS LINHAS DE NORTE E LESTE — Manifestam-se estes metaes ou valores:

1.º Pagando 10 réis por guia e registro de cada expedição e 115,50 réis por cada 50$000 réis, em cada 50 kilometros de distancia a percorrer.

2.º Pagando por qualquer quantia inferior a 50$000 réis, ou distancia menor a 50 kilometros, o mesmo como se o fossem.

. .

3.º Se a quantia ou valor excede trinta contos de réis, pagam-se apenas 26,25 réis por cada 50$000 réis, e por cada kilometros a percorrer, pagando por 50 kilometros qualquer distancia que for inferior a elles.

Para gosar estas vantagens devem as remessas ser feitas em caixas fortes de madeira, com cintas de ferro e sello de chumbo ou lacre, e acompanhados por pessoa de confiança do expedidor.

4.º Consideram-se dinheiro e valores o ouro e prata em barra, cunhado, ou em obra, plaqué de ouro, ou prata, azougue, platina, joias, e pedras preciosas.

O transporte de notas de banco, letras de cambio, acções e quaesquer outras classes de valores ao portador, são objectos de convenção especial.

Dinheiro solto, em ouro ou prata, não é transportado logo que a quantia exceda a 50$000 réis.

5.º Qualquer remessa de dinheiro, que exceda a 50$000 réis, ou de objectos de preço, que dêem logar a ser transportados como dinheiro e valores, não é admittida senão com a condição de que a capa exterior dos volumes seja de natureza a prevenir ou evitar qualquer substituição ou subtracção, e por conseguinte toda a contestação sobre a identidade do volume expedido quando se entregar ao consignatario.

6.º Os volumes com dinheiro e valores, não são recebidos senão sellados com sello especial, applicado a todos os pontos que possam dar sahida ao que encerram

As costuras dos saccos devem ser feitas interiormente.

7.º A empresa só responde pelo pezo e identidade do estado da capa exterior dos volumes. No caso de perda responsabilisa-se pelo valor declarado.

Toda a remessa de dinheiro e valores deve ser acompanhada de uma nota assignada pelo expedidor, declarando o nome do consignatario, a natureza dos objectos enviados, e sua importancia escripta por extenso. A esta nota ajuncta-se um modelo dos sellos, de chumbo ou de lacre, que estiverem postos nos volumes. Sem que sejam preenchidas estas formalidades, não é acceita remessa alguma de dinheiro.

8.º Antes da entrega do respectivo recibo, não é permittido ao consignatario quebrar os sellos ou abrir os volumes para conferir o conteúdo, porque a empresa não responde pela veracidade da declaração do expedidor, e só sim pelo pezo, bom estado, e identidade do involucro exterior, visto que não conferiu o interior.

9.º Estas remessas são feitas pelo comboyo que a empresa julgar mais conveniente.

10.º Nenhum passageiro póde levar nas carruagens mais de oito kilogrammas em dinheiro. Quando o peso for maior, será todo manifestado, e pagará o transporte acima indicado, ainda mesmo que o passageiro o leve comsigo, e debaixo de sua responsabilidade.

O dinheiro que não for reclamado dentro de 24 horas depois da sua chegada á estação de destino, paga 4 réis por cada 50$000 réis em cada dia.

O transporte de dinheiro em cobre não é pago por valor, mas sim a peso, na razão de 6,3 réis por cada fracção de 1 a 40 kilogrammas, em cada kilometro a percorrer.

Por cada fracção de 1 a 10 kilogrammas de excesso além dos 40 pagam-se mais 1,575 réis.

O *minimum* de percepção por cada remessa de dinheiro em cobre são 90 réis, seja qual for a distancia a percorrer.

Em todos os casos pagam-se sempre 10 réis de guia e registro, por qualquer expedição.

MANIFESTO DE DINHEIRO NAS LINHAS DE SUL E SUESTE—Para se verificar a seu transporte, e por consequencia o manifesto, é preciso preceder ajuste particular, porque não tem preço estabelecido na tabella.

CÃES—Não é permittido o transporte de cães dentro das carruagens.

O passageiro que quizer transportar algum, apresental-o-ha na sala da despacho das bagagens, atrelado e açamado, e á vista do bilhete de transporte que já deve ter comprado, lhe darão um recibo, com o qual exigirá a entrega do cão na estação para que for dirigido.

Pelo transporte de cada cão, nas linhas de norte e leste, pagam-se 10 réis de guia e registro, e 73,25 réis por cada 25 kilometros a percorrer.

Distancias inferiores a 25 kilometros pagam-se como se houvessem de ser percorridas.

Se o cão é transportado para Badajoz, ou vice-versa, paga até á fronteira pela maneira que deixamos indicada, e á importancia até ahi, addicionam-se 30 réis, que custa o transporte desde a fronteira até Badajoz.

Exemplos:

1.º Transportamos um cão de Elvas para Badajoz:

Verificamos na tabella, e achamos 17 kilometros a percorrer: abatemos os 6 da fronteira a Badajoz, e restam 11.

Como os 11 equivalem a 25, temos a pagar:

Guia e registro	10,
Transporte	73,50
Transporte em Hespanha	30,
Resulta	113,50
Addicionamos para completar a decimal	6,50
A pagar	120

2.º É o transporte de Badajoz a Lisboa, e por isso temos 281 kilometros, dos quaes, abatidos os 6 de Hispanha, ficam 275 a percorrer, ou 11 vezes 25.

Multiplicamos	73,50
por	11
	735
	735
	808,50
Guia e registro	10
Transporte em Hispanha	30
	848,50
Addicionamos para completar a decimal	1,50
A pagar	850

Nas linhas de sul e sueste verifica-se o transporte dos cães pela mesma fórma que o do gado, e na tabella respectiva está designado o preço, que sãó 4 réis por kilometro; carga e descarga 20 réis, registro de remessa 20 réis.

Exemplo:

Transportamos um cão do Barreiro para o Lavradio:

A distancia na tabella são 2 kilometros; mas como o *minimum* a pagar é de 5, multiplicando	20
Por	5
	100
Addicionamos carga e descarga	20
Registro de remessa	20
	140

E assim todos os outros.

CARRUAGENS, CAVALLOS, GADOS E MERCADORIAS—Podem ser transportados a *grande velocidade*, pagando-se o dobro do transporte da *pequena*.

(Vide em *pequena velocidade*).

RECOVAGENS E MERCADORIAS—Quem quizer transportar recovagens e mercadorias pela grande velocidade nas linhas de norte e leste, póde fazel-o, sujeitando-se ás seguintes condições:

1.ª Pagar registro, guia de expedição e transporte pela forma e preços indicados para a bagagem dos passageiros.

2.ª Comprehendendo que são denominadas recovagens ou mercadorias todos os volumes que deseje transportar com a velocidade dos viajantes, salvo materias inflammaveis, que não podem ser transportadas pelos comboyos de passageiros.

A conducção effectua-se mediante nota de remessa apresentada pelo expedidor, indicando: 1.º o seu nome; 2.º o nome do consignatario; 3.º a sua morada e ponto de destino; 4.º a marca e designação do que os volumes encerram; 5.º o peso, se o expedidor o souber.

3.ª Não são admittidas como recovagens ou mercadorias volumes ou pacotes que contenham dinheiro, valores ou objectos preciosos, porque estes pagam o seu transporte pela forma que já indicámos a pag. 261.

4.ª O preço de transportes de mercadorias a *grande velocidade* é applicavel a todos os volumes ou pacotes que forem apresentados por particulares. Não disfructam essas vantagens as empresas de recovagens, os recoveiros ou almocreves, as diligencias, os carroceiros, e outros intermedios de transportes, salvo quando os objectos por elles remettidos estejam empacotados em um só volume. Quando os apresentarem separados, pagarão por cada um, segundo o peso que tiverem, computando-o isoladamente (*a*).

Quando a empresa recebe os objectos a transportar debaixo

(*a*) Para melhor comprehensão apresentamos o exemplo seguinte:
Temos 5 volumes, pesando:

1.º	3	kilogrammas.
2.º	4	»
3.º	8	»
4.º	10	»
5.º	15	»
Total. .	40	kilogrammas.

Se estes cinco volumes pertencem a um passageiro, paga elle por

de coberta sellada, fica exenta de toda a responsabilidade, entregando-os da mesma forma, e com os sellos intactos, ao expedidor ou consignatario.

5.ª As mercadorias a *grande velocidade*, são transportadas pelo primeiro comboyo de passageiros; mas é mister que a entrega d'essas mercadorias na estação expedidora se verifique pelo menos 3 horas antes da partida do comboyo.

6.ª O expedidor póde deixar de pagar o transporte no acto da remessa, declarando que o mesmo será pago pelo consignatario no acto do recebimento; mas a empresa tambem póde recusar-se a conduzir sem previo pagamento do transporte carnes verdes, caça, fructos verdes, leite, manteiga fresca, marisco, peixe fresco, aves e outros comestiveis susceptiveis de se avariarem na conducão.

No mesmo caso estão as expedições, cujos valores não cubram as despesas do seu transporte.

7.ª As bagagens, recovagens ou mercadorias, transportadas por *grande velocidade*, serão reclamadas pelos consignatarios dentro das 24 horas seguintes á sua chegada, porque passado esse praso, pagam a seguinte

ARMAZENAGEM — As bagagens e recovagens ou mercadorias transportadas a *grande velocidade* pagam por dia e por cada 50 kilogrammas 4 réis, a contar das 24 horas findas depois da chegada do comboyo.

A empresa não responde pelos volumes que forem deixados nos seus armazens, cujo conteúdo possa avariar-se.

Passadas 48 horas depois da sua chegada, póde pôr á venda esses objectos, se entender que elles se avariam, e entregar o producto ao consignatario, descontando d'elle a importancia da armazenagem e mais despesas.

TRANSPORTES FUNEBRES — Á vista dos documentos das auctoridades competentes, que os legalisem, effectuam-se os transportes funebres nas linhas de norte e sul, pagando-se 126 réis por kilometro e por wagon.

O transporte nos seis kilometros de Hispanha custa 1$128 réis.

Nas linhas de sul e sueste deve preceder ajuste particular para se poderem verificar taes condições.

tudo sómente uma guia e registro, e 4 réis de transporte por cada kilometro a percorrer.

Se não são de passageiro, e pertencem a qualquer dos individuos excluidos do beneficio, paga este, por cada volume, 4 réis por kilometro a percorrer.

UTILIDADE DO TELEGRAPHO ELECTRICO—O telegrapho electrico dos caminhos de ferro de norte e leste, está á disposição do publico, como indicámos a pag. 222, o que muitas vezes póde ser de incontestavel vantagem para o publico.

Exemplo:

Um negociante manda qualquer agente a Vizeu para tractar d'um negocio, e este parte de Lisboa no comboyo da manhã.

Pouco depois recebe o negociante, pelo correio, noticia de que esse negocio feito em Vizeu é prejudicial, e que se fosse feito em Braga, era vantajoso.

Que fazer, se o agente já partiu, e levava ordem terminante para concluir com urgencia?

Ver que horas são, e examinar pela tabella do serviço do respectivo comboyo, em que ponto estará elle então: calcular em que estação poderá o telegrapho ir apanhar o seu agente, e mandar-lhe ordem de mudar de direcção, seguir para o Porto, e esperar ahi pelas ordens que lhe vae dirigir pelo correio.

Para a entrega de qualquer despacho deve sempre preferir-se estação onde o comboyo tenha maior demora, sendo possivel, para haver mais facilidade e certeza na entrega.

Outro exemplo:

Durante a marcha do comboyo tem o viajante conhecimento de qualquer facto ou circumstancia que lhe convinha participar ou prevenir promptamente.

Formula o seu despacho, desce na primeira estação que lhe parece mais azada, e entrega o despacho ao chefe da estação para este fazer transmittir.

A intelligencia do leitor supprirá a falta dos immensos exemplos que podiamos apresentar, e a força das circumstancias fará apparecer as occasiões para a execução d'elles.

SERVIÇO ENTRE LISBOA E BARREIRO — Os passageiros que quizerem seguir de Lisboa para o Barreiro, ou vice-versa, aproveitam as viagens que para esse fim fazem os vapores da companhia de navegação no Tejo.

Os vapores largam do Terreiro do Paço para o Barreiro uma hora antes da designada para a partida dos comboyos que d'alli sáem, e do Barreiro para Lisboa logo que alli chegam os mesmos comboyos.

Cada passageiro paga 120 réis á proa, e 160 á ré (*a*).

(*a*) Além d'estes preços devem tambem contar com alguma cousa para um infatigavel tocador de *saltarello*, que é alli admittido a *estropiar* musica, e a martyrisar os ouvidos dos passageiros.

Para bagagens e mercadorias ainda a companhia, apesar de ter mais de 30 annos de existencia, não pôde formar uma tabella... e por isso pagam-se a olho!

Procurámos ver se davamos uma indicação exacta por onde os passageiros se podessem guiar, e o mais que obtivemos foi um dos directores da companhia declarar-nos que podia regular-se:

Objectos de volume..... 10 réis por palmo.
Objectos por pezo ..... 10 réis por 15 kilogrammas.

Sirva, pois, isto de norma aos passageiros, apesar do pouco valor que tem tal indicação; porque, em caso de excesso de pedido, com que fundamento se ha de reclamar contra elle?

A companhia, por honra e credito dos seus empregados devia estabelecer uma tabella regular, unica maneira de prevenir allusões a *contas de sacco*, como já temos visto fazer; e o governo devia tambem ter promovido a confecção da mesma tabella, para impedir vexações ao publico.

PEQUENA VELOCIDADE

Pequena velocidade é o serviço destinado ao transporte de mercadorias, gados, ou outros objectos, que não demandem rapida expedição.

Mercadorias

As mercadorias são acceitas para se transportarem dentro de 48 horas a contar da entrega na estação.

Nas estações recebem-se mercadorias desde as 7 horas da manhã, até ás 7 da tarde, do 1.º de abril a 30 de setembro; e das 8 da manhã até ás 5 da tarde, desde o 1.º de outubro até 31 de março.

As mercadorias são despachadas á vista d'uma nota identica á que apontámos quando tractámos das recovagens a grande velocidade.

Nas estações fornecem estas notas impressas com claros para se encherem com os respectivos dizeres.

As mercadorias dividem-se em quatro classes, nas linhas de norte e leste, e em cinco nas de sul e sueste.

Ao diante indicâmos nas tabellas das tarifas respectivas

a cada linha, os objectos de que se compõe cada classe, e o preço a pagar pelo transporte em cada kilometro, bem como nos seis desde a fronteira até Badajoz.

Os calculos para saber a importancia a qualquer distancia, por pequena velocidade, fazem-se como para recovagens, pela grande velocidade, sujeitos, porém, ás bases aqui estabelecidas.

'Nestes calculos são tambem elevadas as fracções á decimal, como 'naquelles.

Exemplo:

Queremos mandar de Lisboa para Coimbra 700 kilogrammas de papel: vemos na tabella, e como não vem classificado reputamol-a de primeira classe, visto que 'nesta estão designadas *manufacturas de todas as classes.*

Achamos que cada 10 kilogrammas pagam por kilometro 0,30,24, e como 700 kilogrammas têm 70 fracções de dez,

multiplicamos	0,3024
por	70
produz	21,1680

Examinamos a distancia a percorrer e achamos 218 kilometros, por isso multiplicamos aquelles 21,1680

por	218
	169344
	21168
	42336
produz	4614,6240

Como temos a pagar 4 réis por carga e descarga de cada 10 kilogrammas, multiplicamos as fracções ... 70

por	4
importa	280
junctamos, transporte	4614,6240
para completar a decimal	5,3760
temos a pagar	4920

Todas as operações se fazem á similhança d'esta, e com quanto pareçam difficeis, facilmente se comprehendem com uma pouca de attenção e algum estudo.

Nas linhas de norte e leste, além dos preços marcados na tarifa, pagam-se por carga e descarga de cada tonelada 400 réis, ou 4 réis por cada fracção de 10 kilogrammas, mas não se paga guia nem registro.

Nas linhas de sul e sueste paga-se o mesmo que nas outras, e além d'isso mais 20 réis de guia e registro.

O preço *minimum* de cada percepção, seja qual fôr a distancia percorrida; é de 80 réis nas linhas de norte e leste, e de 120 réis nas linhas de sul e sueste.

A tonelada é de 1:000 kilogrammas. Todo o peso de 0 a 10 kilogrammas paga como 10 kilogrammas, entre 10 e 20 como 20, e assim successivamente por centesimo de tonelada (*a*).

Todo o kilometro começado é pago por inteiro.

Toda a remessa de um ou mais volumes da mesma natureza, feita por um expedidor a uma mesma pessoa, e cujo peso não chegue a 10 kilogrammas, paga como se os pesasse.

Applica-se ás mercadorias não designadas nas tabellas o preço do transporte das mercadorias a que mais se assemelharem.

Todas as vezes que um volume contiver mercadorias de differentes classes, comprehendidas em differentes tabellas, serve de typo para a cobrança do transporte a que o tiver mais elevado.

O transporte de massas que pesarem mais de 5:000 kilogrammas não é obrigatorio para as empresas; comtudo ellas o effectuam, sempre que o reputam possivel, mediante convenio amigavel com os expedidores.

As empresas não são obrigadas a conduzir objectos, cujas dimensões não sejam proporcionadas aos meios de transporte de que dispõe e á segurança da marcha dos comboyos.

As mercadorias, susceptiveis de se confundirem com outras da mesma classe, ou cujo contacto lhes possa ser prejudicial, não são admittidas para conducção a garnel, excepto pagando pela carga de um wagon completo, isto é, pelo *minimum* de 5:000 kilogrammas.

Se as empresas alugam um wagon inteiro para transporte de mercadorias, e não intervirem directa ou indirectamente na carga e expedição, não respondem por qualquer extravio ou deterioração que porventura occorra, ficando por este facto isentas de toda a responsabilidade.

Todo aquelle que remetter mercadorias para as estações fará declaração previa, datada e por elle assignada:

1.° Do nome, appellido e morada do expedidor e do consignatario;

2.° Das marcas, numeração, quantidade e natureza dos volumes;

(*a*) Cada arroba tem 14 kilogrammas e 58 centigrammas.

3.º Do peso, se o expedidor o conhecer.

Toda a entrega effectuada no local destinado aos encarregados das empresas para receber os objectos que têm de transportar-se é havida por bem feita.

Não são reputados como taes encarregados os empregados secundarios, exclusivamente destinados a trabalhos materiaes e a occupações mechanicas dos escriptorios e estações.

No acto de recepção das mercadorias dão ao expedidor, ou á pessoa por elle encarregada, um talão no qual se declara a classe, peso e custo de transporte e demais requisitos convenientes. A entrega da mercadoria na estação de chegada não se effectua senão em troca do dicto recibo.

Quando as empresas recebem os objectos a transportar sob capa sellada, ficam isentas de toda e quaesquer responsabilidade, entregando-os da mesma fórma com os sellos do expedidor intactos.

Com quanto as empresas se compromettam a empregar o maior esmero na conservação das mercadorias, declinam comtudo toda a responsabilidade:

1.º No transporte de liquidos em odres ou vasilhas frageis, taes como garrafões, etc.;

2.º No de generos susceptiveis de se avariarem ou adulterarem no caminho;

3.º Pela oxydação produzida pela humidade atmospherica;

4.º Pelas avarias resultantes do máo estado das taras;

5.º Pela abertura dos volumes pelos empregados fiscaes do estado.

6.º Pelas quebras naturaes de peso, quando estas não excederem as proporções ordinarias, e se não podérem attribuir a desleixo.

As empresas têm o direito de se recusar a transportar moveis e volumes em máo estado de acondicionamento exterior, ou cujas taras sejam inadequeadas para conservarem as mercadorias que encerrarem. Se, apesar d'isto, o expedidor insistir na remessa, as empresas são obrigadas a effectual-a, ficando porém exentas de toda a responsabilidade, o que fazem constar na nota da remessa, que assigna o expedidor.

Se as empresas repararem as taras para a boa conservação das mercadorias, o consignatario satisfará a despesa quando se lhe mostrar que se fez.

A não se pagar de contado a importancia do transporte, conforme as tabellas, as empresas podem recusar-se a conduzir taras vazias, bem como mercadorias susceptiveis de avaria, as que carecerem de segunda capa para se conser-

varem, ou que pelo seu escasso valor não cheguem para cobrir o transporte.

Os consignatarios passam recibo no acto da recepção das mercadorias, cessando desde esse momento a responsabilidade das empresas.

As empresas têm o direito de fazer abrir os volumes para verificar se é ou não exacta a declaração feita sobre o que encerram. Se esta houver sido falsa, e tendente a diminuir o custo de transporte fazem pagar o triplo. Se pelo contrario a declaração tiver sido verdadeira as empresas repõem os volumes no estado em que estavam.

Toda a mercadoria susceptivel de deterioração, que, tendo chegado á estação de destino, não for retirada em tempo opportuno, póde ser vendida pelas empresas por conta da pessoa a quem pertencer. O producto da venda é entregue ao proprietario da mercadoria, deduzidas as despesas em debito á empresa.

Decorridos que sejam dois mezes sem que o consignatario retire as mercadorias, as empresas terão direito de proceder á venda em hasta publica, com previo annuncio da folha official. Depois de se haverem indemnisado de todas as despesas o saldo do producto, se algum houver, fica depositado á disposição da pessoa ou pessoasa quem de direito pertencer.

DIREITO DE REPESAGEM Á CHEGADA — O consignatario que quizer verificar o peso das mercadorias que se lhe entregarem, pagará a quautia que ao diante se designa sempre que d'esta conferencia resulte achar-se exacti lão no peso designado nas guias e talão, ou que a differença provenha de quebras de peso resultante de causas naturaes nas proporções ordinarias, ou se não possam attribuir a dolo ou incuria. Se porém, feito isto, resultar a não combinação do peso, a despesa de repezagem ficará a cargo das empresas, e estas reembolsarão o consignatario da importancia do peso levada a mais.

DESPESA DE REPESAGEM

Nas linhas de norte e leste	Por wagon completo	600 réis
	Por cada 100 kilog. .	50 »
Nas linhas de sul e sueste	Por wagon completo.	1$000 réis
	Por cada 10 kilog. .	60 »

CARRUAGENS — Nas linhas de norte e leste são as carruagens, carrões, omnibus, diligencias, etc., expedidas por grande

ou pequena velocidade, sendo apresentadas nas estações duas horas antes da partida dos comboyos, com as lanças separadas.

Deve, porém, fazer-se a requisição para o transporte com a precisa antecipação, a fim de pedirem os trucks (*a*) a outra estação, se os não houver 'naquella,

Os preços para os transportes por pequena velocidade, vão ao diante indicados nas tabellas respectivas, e sendo expedidos por grande velocidade, paga-se o dobro do transporte da pequena, exceptuando carga e descarga, guia e registro, que se paga o mesmo como se fossem por pequena.

Se os vehiculos levarem passageiros, podem viajar gratuitamente em 2.ª classe, dois d'elles por cada trem de um assento, e tres por cada trem de dois assentos.

Os demais passageiros deverão comprar bilhetes de 2.ª classe.

Exemplo d'um transporte de pequena velocidade.

Temos uma carruagem de 4 rodas com dois assentos a transportar na distancia de 10 kilometros:

Como por cada kilometro se pagam	0,63	réis
Multiplicamos por	10	
É o transporte	630	
Junctamos de carga e descarga	300	
Guia e registro	20	
A pagar	950	réis

Se porém o mesmo transporte é por grande velocidade, multiplicamos

	1,26	
Por	10	
É o transporte	1260	
Junctamos de carga e descarga	300	
Guia e registro	20	
A pagar	1580	réis

Se porém a carruagem leva 50 kilogrammas de carga interior ou exterior, e vae por pequena velocidade, temos a mul-

(*a*) Trucks são os carros proprios para taes conducções.

tiplicar	3,15
por	5
que produzem	15,75
tornamos a multiplicar por	10
e achamos	157,50
Junctamos transporte da carruagem	950
resulta	1107,50
Addicionamos para completar a decimal	2,50
e temos a pagar	1110 réis

Os 3,15 são o transporte marcado na tabella por cada 10 kilogrammas, e como os 50 da carga são 5 vezes 10, por isso multiplicamos por 5, e nos produz 15,75, que é quanto a carga deve pagar em cada kilometro; e como são 10 kilometros que tem a percorrer, é a razão por que tornamos a multiplicar os 15,75 por 10, e nos produz 157,50 é o mesmo que, 157 réis e meio.

Nas linhas de sul e sueste seguem outro systema os transportes dos vehiculos, como facilmente se comprehenderá, examinando a tabella respectiva.

GADO—O gado póde ser transportado por cabeça ou por wagon, e por qualquer das formas tem preço estipulado nas tabellas.

Por cada expedição paga-se, além do transporte indicado nas tabellas, mais 20 réis por cada registro de remessa.

Os animaes não classificados pagam conforme o espaço que occuparem no wagon.

Em cada uma das tabellas, vae indicado o numero de cabeças que completam a carga d'um wagon, conforme a classe a que pertencerem.

O transporte de gados a grande velocidade tem logar, pagando-se o dobro do preço marcado nas tabellas, mas a despesa de registro, carga e descarga não tem augmento.

O transporte de animaes perigosos, é objecto de convenio especial, e sujeito ás condições de segurança que exigirem.

O embarque do gado deve effectuar-se pelo menos uma hora antes da partida dos comboyos.

Quando os proprietarios do gado o desejarem, póde este ser acompanhado pelos conductores nos wagons, pagando o preço dos logures de 3.ª classe.

CAVALLOS DE MILITARES NA LINHA DE NORTE E LESTE — As praças montadas, que forem transportadas por comboyos especiaes, pagam pelo transporte dos seus cavallos o preço da tabella. Quando porém o transporte se effectuar pelos comboyos ordinarios de mercadorias, transportam os cavallos que couberem em dois wagons pela quarta parte do preço da mesma tabella.

Por grande velocidade transportam por metade do preço da tabella até tres cavallos de praças montadas, prevenindo na estação com 24 horas de antecipação, e apresentando a competente requisição.

TARIFA ESPECIAL NAS LINHAS DE NORTE E LESTE — Todos os volumes que, tendo um metro cubico,não pesem 200 kilogrammas, são taxados pela tarifa especial, e além do preço d'ella paga-se mais 10 réis por guia e registro.

O *minimum* cobravel são 90 réis, incluindo guia e registro.

Exceptuam-se d'esta tarifa as taras vazias, que tiverem sido transportadas cheias, as quaes pagam pela tarifa de terceira classe.

Para gozar d'esta vantagem devem os consignatarios, no acto de receber as mercadorias, declarar que devolveram as taras vazias pelo caminho de ferro. Feita a declaração, recebem do chefe, fiel ou empregado competente um *vale*, em que se declara a quantidade de taras, as quaes só se transportarão á vista do mesmo *vale*.

Os transportes de taras vazias pagam-se sempre nas estações de partida.

MATERIAS INFLAMMAVEIS — Estes transportes só se effectuam pelos comboyos de mercadorias e com todas as seguranças que se entender deverem exigir-se dos expedidores.

A polvora de guerra deve ser entregue nas estações, em barris, e estes dentro de outros.

A de minas ou caça em saccos de panno ou cartuchos, e estes em barris ou caixas de madeira.

Devem prevenir-se as estações, pelo menos 24 horas antes d'aquella em que se deseje o transporte.

Toda a remessa de polvora não deverá permanecer nas estações, quer de partida, quer de chegada por mais tempo que o necessario para carga e descarga.

O preço d'estes transportes é, por kilometro e por wagon, 150 réis — typo geral.

Ainda que pequeno seja o peso d'estas expedições pagarão sempre por wagon completo.

A carga d'um wagon é sempre uma tonelada menos que a sua lotação; e por isso, se o wagon puder levar 5:000 kilogrammas, a carga será sómente de 4:000; mas pagar-se-ha o transporte como se levasse os 5:000.

TARIFAS MODIFICADAS — Tarifa modificada é o resultado da reducção dos transportes feitos pelas empresas, em generos de primeira necessidade, quando d'ahi provenha utilidade geral para o publico.

Para os expedidores poderem gozar as vantagens d'estas tarifas, é preciso que a quantidade dos objectos a transportar, e das distancias a percorrer, excedam certos limites, como nas tabellas acharão indicados.

ARMAZENAGEM NAS LINHAS DE NORTE E LESTE — Toda a mercadoria, que permanecer nas estações 48 horas depois da sua chegada, pagará de armazenagem o seguinte:

Por cada 100 kilogrammas e por cada dia — *minimum* cobravel 50 réis.
Depois das 48 horas e durante os primeiros 15 dias. . 1 real
Durante os 15 dias seguintes . . . . . 2 réis
Por todo o tempo que exceder a 30 dias . . . . . 4 »

ARMAZENAGEM NAS LINHAS DE SUL E SUESTE — As mercadorias levadas á estação do seu destino serão entregues dentro de vinte e quatro horas depois da sua chegada; passado este prazo ficam sujeitas ás taxas seguintes, pelo impedimento forçado do material ou por armazenagem:

Por mercadorias não descarregadas 60 réis por hora e por wagon;

Por mercadorias armazenadas 0,6 por dia por cada 10 kilogrammas;

Armazenagem dos volumes — de bagagem 10 réis por cada dia por cada 10 kilogrammas — minimo de percepção 60 réis.

A empresa não responde pelos volumes que forem deixados nos seus armazens ou estações, cujo conteúdo possa avariar-se. A mesma empreza poderá pôr á venda, passadas que sejam quarenta e oito horas, os objectos susceptiveis de avaria: o producto será entregue ao consignatario depois de tirada a armazenagem e demais gastos.

Tarifas dos preços de transporte por kilometro nas linhas de norte e leste, sem e com os 5 por % impostos por lei de 14 de julho de 1864 e dos transportes pelos 6 kilometrosda fronteira a Badajoz

Grande velocidade	Sem 5 por %			Com 5 por %			Hispanha		
	Réis	Centes.	Milles.	Réis	Centes.	Milles.	Réis	Centes.	Milles.
Passageiros (*a*)									
1.ª classe	18	—	—	18	90	—	120	—	—
2.ª classe	14	—	—	14	70	—	90	—	—
3.ª classe	10	—	—	10	50	—	60	—	—
Bagagens (*b*)									
De 1 a 40 kilogrammas	4	—	—	4	20	—	14	10	—
Cada fracção de 1 a 10 kilogrammas, mais	—	—	—	—	68	25	»	»	—
Dinheiro em cobre									
De 1 a 40 kilogrammas	6	—	—	6	30	—	33	44	—
Cada 10 kilogrammas mais	1	50	—	1	57	—	8	36	—
Dinheiro em ouro, prata, ou valores (*c*)									
De 1 a 50$000 réis	110	—	—	115	50	—	115	50	—
Quantia superior a 30$000 réis, por cada 50$000 réis	25	—	—	26	25	—	30	—	—
Comboyos especiaes									
Por kilometro	1$400			1$470			11$220		

(*a*) Cada passageiro póde conduzir 30 kilogrammas de bagagem, pagando sómente 10 réis pela guia.

(*b*) Estes transportes são pelo excesso dos 30 kilogrammas concedidos aos passageiros.

(*c*) Estes transportes são por cada fracção de 1 a 50 kilometros a percorrer.

Pequena velocidade	Sem 5 por %			Com 5 por %			Hispanha		
	Réis	Centes.	Milles.	Réis	Centes.	Milles.	Réis	Centes.	Milles.
Cães									
Cada um, e por fracção até 25 kilometros	70	—	—	73	50	—	30	—	—
Transportes funebres									
Por kilometro e wagon	120	—	—	128	—	—	1$128		

Pequena velocidade	Sem 5 por %			Com 5 por %			Hispanha		
	Réis	Centes.	Milles.	Réis	Centes.	Milles.	Réis	Centes.	Milles.
Mercadorias (*a*)									
1.ª classe									
Armamento, arvores e plantas vivas, assucar, café e outros generos coloniaes, aves e caças, azeite e gorduras, bagagens, bebidas alcoolicas, car-									

(*a*) Os preços de transporte d'esta tabella são applicaveis a todos os volumes ou pacotes, que, mesmo empacotados separadamente, constituirem uma remessa de mais de 40 kilogrammas, com tanto que seja feita pelo mesmo individuo e consignada a uma mesma pessoa.

Não disfructam este beneficio as empresas de recovagem, recoveiros ou almocreves, carroceiros, diligencias e outros intermedios de transporte, salvo se os objectos por elles remettidos estiverem empacotados em um só volume.

Pequena velocidade	Sem 5 por %			Com 5 por %			Hispanha		
	Réis	Centes.	Milles.	Réis	Centes.	Milles.	Réis	Centes.	Milles.
nes e peixe fresco, carruagens desarmadas e empacotadas, conservas e comestiveis que tenham sido objecto de preparação, drogas e productos chimicos não designados, especiarias, fructos e legumes seccos, madeiras em obra de tinturaria ou exoticas, manufacturas de todas									

Não se comprehendem 'nesta tabella as massas invisiveis de 3:000 a 5:000 kilogrammas. No entanto a empresa obriga-se a effectuar estes transportes, cobrando, em todos os casos, além dos preços da tabella, mais 50 por cento.

Todo o transporte que necessitar, pelas suas dimensões, o emprego de um ou mais wagons, paga pela carga inteira do wagon ou dos wagons que empregar, qualquer que seja o peso transportado.

Os preços de transporte da tabella não são applicaveis aos objectos não designados na classificação, e que, debaixo do volume de um metro cubico, não pesarem 200 kilogrammas. Estes objectos pagam segundo a tabella especial para elles estabelecida.

Egualmente-se não comprehendem na tabella as materias inflammaveis ou de facil combustão, que têm outra, nem animaes perigosos que, como taes, são objecto de accordo especial.

A remessa de mercadorias e de outros objectos por pequena velocidade terá de realisar-se no dia seguinte ao da sua recepção na estação, podendo comtudo demorar-se um dia mais por accordo com o fiscal do governo. Os consignatarios poderão receber as mercadorias que lhe forem destinadas desde 24 horas depois da chegada do comboyo. Exceptuam-se os artigos sujeitos a deterioração, os quaes se entregarão com a possivel brevidade.

A empresa recebe e entrega as mercadorias sobre os molhes das estações, e, onde os não houver, nas estações.

Militares — O equipamento ou arrecadações dos corpos transportados pelos comboyos ordinarios de mercadorias pagam a quarta parte do preço da tabella.

Grande velocidade	Sem 5 por % Réis	Sem 5 por % Centes. Milles.	Com 5 por % Réis	Com 5 por % Centes. Milles.	Hispanha Réis	Hispanha Centes. Milles.
as classes, a saber: espelhos, crystaes, objectos manufacturados de cobre, ferro e outros metaes, assim como de alabastro, marmore, barro, etc., pelles finas em obra, sedas debaixo de todas as fórmas, tabaco, tecidos de todas as classes.	—	28,80	00	30,24	1	84 —
2.ª classe						
Alabastro em bruto, algodões, arroz, barrotes, bitume, cal, carvão vegetal, castanhas e outros artigos alimenticios não designados, cervejas e outras bebidas não engarrafadas, chumbo e outros metaes em bruto e em obra ordinaria, cobre em bruto, coke, cortiça em bruto, em casca, ou em pedaços, couros seccos e em bruto, farinaceos, farinhas, fructas seccas, ferro em bruto, fundições ordinarias, gesso, lã, legumes seccos, pesando mais de 200 kilogrammas por metro cubico, lenha, linho e canhamo em bruto, madeira de carpinteria, marmores em bruto, milho, peixe secco, sementes, taboas, trigo, vigas grandes						

Pequena velocidade	Sem 5 por % Réis	Centes.	Milles.	Com 5 por % Réis	Centes.	Milles.	Hispanha Réis	Centes.	Milles.
e pequenas, vinagres, vinhos não engarrafados.	—	25,20		00,26,46			1,56	—	
3.ª classe									
Ardosia, areia, argilla, carvão de pedra, cascalho e pedra britada, cinzas, esterco e adubos para terra, fundições em bruto, mós de moinho, pedra de cal, pedra de gesso, pedra e material de construcção, pedra para reparação de estradas e calçadas, pedra de alvenaria e cantaria, telhas, tijolos, sal	18	—	—	00,18,90			1,41	—	
4.ª classe									
(*Tarifas modificadas de accordo com a portaria do ministerio das obras publicas de* 21 *de abril de* 1864)									
Farinhas e cereaes (*a*)									
Por tonelada e kilometros . . .	14	—	—	14	—	—	14,70	—	
Por fracção até 10 kilogrammas (*menor pezo, uma tonelada ou* 1:000 *kilogrammas*)	—	14	—	—	14	—	—	14,70	
Gado (*a*)									
Por wagon (*b*) e kilometro. . .	50	—	—	52,50	—		—	—	—

(*a*) Menor distancia a percorrer, 60 kilometros.

Estes transportes são isentos de carga e descarga, pagando só 20 réis pela guia e registro de cada remessa. No de mais regulam todas as outras disposições das tarifas geraes.

(*b*) A carga de um wagon para gado é de 8 bois ou vacas, 16 vitellas, 20 porcos, 40 carneiros ou cabras, 80 cordeiros, cabritos ou leitões.

Pequena velocidade	Sem 5 por %			Com 5 por %			Hispanha		
	Réis	Centes.	Milles.	Réis	Centes.	Milles.	Réis	Centes.	Milles.
Por cabeça e kilometro—grosso	15	—	—	15,75	—		—	—	—
Vitellas e analogos.	6	—	—	6,30	—		—	—	—
Carneiros e similhantes.	3	—	—	3,15	—		—	—	—
Diversas (*modificadas por espontanea vontade da empresa*) (Cada 10 kilogrammas)									
Carnes (200 kilogrammas de peso) (*a*).	—	—	—	—	18,90		—	—	—
Carvão (5:000 kilogrammas de peso) (*a*).	—	—	—	—	18,90		—	—	—
Castanhas e nozes (1:000 kilogrammas de peso) (*a*).	—	—	—	—	18,90		—	—	—
Fructas, laranjas, limas, limões e cidras (1:000 kilogrammas de peso) (*a*)	—	—	—	—	26,24		—	—	—
Madeira (5:000 kilomrammas de peso) (*b*)	—	—	—	—	—		—	—	—
Sal (5:000 kilogrammas de peso) (*c*)	—	—	—	—	18,90		—	—	—
Vinho, agua-ardente, azeite, e vinagre, embarrilado (*d*). . .	—	—	—	—	18,90		—	—	—
Gado									
Por wagon (*e*).	60	—	—	63	—	—	564	—	—

(*a*) Menor distancia a percorrer em escala descendente, 130 kilometros.
(*b*) Menor distancia a percorrer 50 kilometros.
(*c*) Sem carga nem descarga.
(*d*) Carga, descarga e registro por wagon completo 700 réis.
(*e*) A carga d'um wagon, são: seis cavallos, 8 bois, vaccas ou ju-

Pequena velocidade	Sem 5 por %			Com 5 por %			Hispanha		
	Réis	Centes.	Milles.	Réis	Centes.	Milles.	Réis	Centes.	Milles.
Por cabeça: —cavallo, boi, vacca, muar, ou jumento (*a*) ...	18	—	—	18	90	—	112	80	—
Vitela ou porco (*b*)	8	—	—	8	40	—	42	30	—
Carneiro, cabra, cabrito, cordeiro, ou leitão (*c*)	4	—	—	4	20	—	28	20	—
Carruagens									
Carrões, omnibus, diligencias e carruagens de 4 rodas com 2 assentos no interior	60	—	—	63	—	—	338	40	—
Carruagens de 2 ou 4 rodas, com um só assento no interior...	50	—	—	52	50	—	279	18	—
Cada 10 kilogrammas de carga que contiverem	—	30	—	—	31	50	1	80	—
Telegrapho									
Quantia fixa.....	250	—	—	262	50	—	—	—	—
Communicação de 20 palavras	2	—	—	2	10	—	—	—	—
Cada 5 palavras mais, seja a distancia qual for	50	—	—	52	50	—	—	—	—
Tarifa especial (d)									
Por cada fracção até 10 kilogrammas.....	—	60	—	—	63	—	4	18	—
Guia e registo de cada expedição	10	—	—	—	—	—	—	—	—

mentos, 16 vitellas, 20 porcos, 40 carneiros ou cabras e 80 cordeiros, cabritos ou leitões.

(*a*) Carga e descarga 100 réis.

(*b*) Carga e descarga 50 réis.

(*c*) Carga e descarga 20 réis.

(*d*) A tarifa especial é applicada aos volumes que, tendo um metro cubico de volume, sejam de peso inferior a 200 kilogrammas.

Tarifas dos preços de transportes por kilometro nas linhas ferreas de sul e sueste, sem e com os 5 por % impostos por lei de 14 de julho de 1863

Pequena velocidade	Sem 5 por % Réis	Centes.	Milles.	Com 5 por % Réis	Centes.	Milles.
Passageiros (*a*)						
1.ª classe	24	—	—	25	20	—
2.ª classe	18	—	—	18	90	—
3.ª classe	12	—	—	12	60	—
Bagagens (*a*)						
Cada 10 kilogrammas de excesso (*b*)	140	—	—	—	—	—
Carruagens (*c*)						
De 4 rodas, pesando até 1:500 kilogrammas	60	—	—	60	30	—
De 2 rodas, pesando até 1:000 kilogrammas	48	—	—	18	24	—
Cada 250 kilogrammas mais	60	—	—	60	30	—
(*Acompanhando os passageiros*)						
De 4 rodas com o peso supra	120	—	—	120	60	—
De 2 rodas com o peso supra	96	—	—	96	48	—
Cada 250 kilogrammas mais	120	—	—	120	60	—
Comboyos especiaes (*d*)						
Conducção de dinheiros (*d*)	—	—	—	—	—	—
Transportes funebres (*d*)	—	—	—	—	—	—

(*a*) São concedidos 30 kilogrammas de bagagem a cada passageiro.

(*b*) Este transporte, segundo a lei de 14 de julho, não está sujeito ao imposto de transito.

(*c*) O preço *minimum* a pagar pelo transporte d'uma carruagem é o correspondente a 28 kilometros.

Além d'isso paga-se de carga e descarga de cada uma 300 réis; de registro de cada remessa 20 réis.

(*d*) Ajustes particulares: costumam regular pelas linhas de norte e leste.

Pequena velocidade	Sem 5 por % Réis Centes. Milles.	Com 5 por % Réis Centes. Milles.
Mercadorias		
1.ª classe		
Algodão em rama, cortiça, lã em rama lavada, pelles finas, seda em rama, tripa, renda e analogos, cada 10 kilogrammas	00 48 00	00 48 24
2.ª classe (*a*)		
Aves domesticas em canastras, cestos, etc., bolacha, caldeiras, cylindros, e peças de machina, caça, couros seccos e sola, cera, chá, farinaceos, fructas verdes e seccas, hortaliças, lã e algodão manufacturado, linho em rama e manufacturado, massas, ovos, quinquilharias, queijos, sapatos, sedas de toda a especie, tabaco fabricado, etc., cada 10 kilogrammas	00 32 00	00 32 16
3.ª classe		
Aço, ferro, chumbo e cobre, azeite, vinho e toda a qualidade de liquidos envazilhados, comprehendendo oleos, batatas, carnes verdes e seccas, carvão vegetal, casca de carvalho ou sobro, cebolas, cereaes, couros verdes, cal em pó, cebo, cok, drogas, lã em rama, legumes, louça, mercearias, madeiras, mel, neve em rama, ossos, papel, peixe salgado e secco, sabão, salitre, unhas e analogos, vidros, etc., cada 10 kilogrammas. . . .	00 24 00	00 24 12

(*a*) A classificação d'estes transportes deve soffrer algumas modificações, que por emquanto se não podem saber quaes são.

. .

Tarifas geraes	Sem 5 por % Réis	Centes.	Milles.	Com 5 por % Réis	Centes.	Milles.
4.ª classe						
Adubos agricolas de toda a especie (*a*), Alcatrão e analogos, areia, azulejo, cal em pedra, carvão de pedra, cinzas, cimento, fachina e cepa, gesso, minerios, marmores ou outras quaesquer pedras, sal, telha, tijolo, etc., cada 10 kilogrammas.	00	16	00	00	16	08
5.ª classe						
Mobilia, caixotes com chapéos, taras vazias, e analogas, cada 10 kilogrammas	00	84	20	00	84	43
Gado (*b*)						
Cada cavallo, boi, vacca, muar, etc. . . .	24	—	—	Não está sujeito ao imposto de transito.		
Cada jumento, ou vitello, etc.	12	—	—			
Cada porco.	6	—	—			
Cada carneiro, ovelha, cabra, cão, etc. . .	4	—	—			

(*a*) Os adubos agricolas desde o Barreiro até ao Pinhal Novo, pagam 16 réis por tonelada e por kilometro, e de ahi até ás Vendas Novas pagam 8 réis por tonelada e kilometro, e por carga e descarga a qualquer distancia 200 réis por tonelada.

(*b*) Registro de cada remessa 20 réis.

Alem d'isso.	Carga e descarga por cabeça	Baldeação por wagon
Cada cavallo, boi, vacca muar, etc. ..	100 réis	480 réis
» jumento ou vitello.	50 »	480 »
» porco	20 »	300 »
» carneiro, ovelha, cabra, cão, etc.	20 »	480 »

A baldeação paga-se, havendo-a nas Vendas Novas.

O gado deve achar-se na estação uma hora antes, pelo menos, da partida do comboyó a que se destina, acompanhado por um conductor ou conductores que assistirão ao carregamento, e ajudarão á sua entrada e sa-

Tarifas modificadas	Sem 5 por % Réis	Centes.	Milles.	Com 5 por % Réis	Centes.	Milles.
Farinhas e cereaes (*a*)						
Por tonelada e kilometro	14	—	—	—	—	—
Por cada 10 kilogrammas	—	14	—	—	—	—
Gado (*porcos*)						
Por wagon completo:						
De Beja ao Barreiro ou Moita	13$500			—	—	—
De Cuba ao Barreiro ou Moita	12$095			—	—	—
De Evora ao Barreiro ou Moita	10$180			—	—	—
Da Casa Branca ao Barreiro ou Moita	8$325			—	—	—

hida dos wagons. Os conductores de cavalgaduras podem acompanhal-as, tomando bilhetes de 3.ª classe.

As remessas avulladas, ou que preencham mais de um wagon, devem sempre prevenir-se com 48 horas de antecipação, e a respeito das outras sempre na vespera, seja qual for a estação d'onde partam.

A carga de um wagon é de 6 cavallos, bois ou vaccas; 12 jumentos ou vitellos; 30 porcos (18 no compartimento inferior e 12 no superior); 40 carneiros ou cabras; 80 cordeiros, cabritos ou leitões.

A companhia não se responsabilisa por qualquer damno que possa acontecer na conducção do gado, seja elle qual for.

(*a*) Os preços dos transportes, tanto de cereaes como de porcos, incluem todas as despesas accessorias.

Regulamento para o daspacho das mercadorias e bagagens, transportadas pelos caminhos de ferro do norte e leste, que faz parte do decreto de 28 de novembro de 1864.

CAPITULO I

Delegação da alfandega de Elvas

Art. 1.º A delegação da alfandega de Elvas fica auctorisada:

I A dar despacho para consumo a quaesquer mercadorias estrangeiras, cuja admissão for permittida pela alfandega de Elvas;

II A dar despacho de exportação ás mercadorias nacionaes ou nacionalisadas; excepto áquellas que já tiverem obtido esse despacho em alguma outra alfandega, e que assim se prove com bilhete de despacho ou guia competentes;

III A verificar as bagagens procedentes dos paizes estrangeiros, excepto as que se destinarem ás cidades de Lisboa ou do Porto;

IV A dar despacho de transito para as delegações das alfandegas de Lisboa e do Porto a todas as mercadorias estrangeiras, excepto a polvora.

Art. 2.º Nos despachos, a que se referem os n.ºs I e II do artigo antecedente, se observarão as formalidades prescriptas para o despacho em geral nas alfandegas da raia.

§ unico. Os volumes assim despachados serão estampilhados com estampilha do modelo A, ou do modelo B, conforme o despacho for de consumo ou de exportação.

Art. 3.º Os volumes de bagagens verificados, a que se refere a primeira parte do n.º III do artigo 1.º, serão estampilhados com estampilha do modelo G, e os volumes de bagagens que deixarem de ser verificados, segundo a excepção consignada no mesmo numero, serão estampilhados com estampilhas do modelo D.

§ unico. Quando no acto da verificação das bagagens, de que tracta a primeira parte d'este artigo, se encontrem mercadorias sujeitas a direitos, mas cujo despacho seja privativo das alfandegas maiores, serão desde logo enviadas para a alfandega de Lisboa, nos termos prescriptos no artigo 6.º, acompanhadas de guia do modelo n.º 5; e a remessa dos volumes de bagagens, a que se refere a segunda parte do mesmo artigo, será feita por meio de guia do modelo n.º 6.

Art. 4.º No despacho de transito, de que tracta o n.º IV do artigo 1.º, se observará o seguinte:

I Os expedidores de volumes de mercadorias, que forem apresentados na delegação da alfandega de Elvas, com destino ás alfandegas de Lisboa ou do Porto, deverão acompanhal-os de uma declaração, em duplicado, dos volumes. conforme o modelo n.º 1;

II Conferidos os volumes, sem serem abertos, com as declarações, serão estampilhados com estampilhas do modelo D;

III Um dos exemplares das declarações, a que se refere o n.º I d'este artigo, depois de visado de conformidade, e de rubricado pelo encarregado da delegação, será remettido em sobrescripto fechado, por mão do agente fiscal que vier no comboyo, ao chefe da delegação da alfandega de Lisboa, ou ao chefe da delegação da alfandega do Porto, conforme for o destino dos volumes. O outro exemplar ficará na delegação da alfandega de Elvas.

Art. 5.º Quando se apresentarem na delegação da alfandega de Elvas alguns volumes, sem serem acompanhados das competentes declarações, nos termos indicados no n.º 1 do artigo 4.º, ficarão ahi retidos por vinte e quatro horas; e, se findo este praso, não forem exhibidas as declarações, serão remettidos, por transito, para as delegações das alfandegas, conforme o seu destino; e, quando este se ignore, serão enviados para a alfandega de Elvas, com a guia do modelo n.º 5, ficando em ambos os casos o recebedor dos mesmos volumes sujeito ao pagamento das despesas da remoção.

Art. 6.º Os volumes das bagagens estampilhadas nos termos indicados na segunda parte do artigo 3.º, e os volumes de mercadorias estampilhados nos termos do n.º II do artigo 4.º, serão conduzidos em wagons especialmente destinados a esse fim, cujas portas deverão ser selladas pelos empregados fiscaes.

§ 1.º Quando, porem, o numero dos volumes não for sufficiente para se lhes destinar um wagon, 'neste caso será cintado e sellado cada um dos volumes, e assim conduzidos nos wagons das outras mercadorias.

§ 2.º Exceptuam-se do preceito consignado no § antecedente aquellas mercadorias a garnel, apresentadas na delegação, e que, attenta a sua natureza, não possam ser selladas e cintadas, as quaes poderão ser conduzidas em quaesquer wagons sob a vigilancia do respectivo agente fiscal.

CAPITULO II

Delegações das alfandegas de Lisboa

Art. 7.º As delegações das duas alfandegas de Lisboa, es-

tabelecidas na estação principal do caminho de ferro do norte e leste, ficam auctorisadas a dar despacho de consumo:

I As mercadorias vindas por transito das delegações das alfandegas de Elvas e do Porto, cujos donos ou representanes assim o exijam. Exceptuam-se os tecidos de qualquer especie, as obras dos mesmos tecidos, as bijouterias, perolas e gemmas, em bruto ou lapidadas, os productos chimicos e medicinaes, bem como as drogas e tintas, todas as quaes mercadorias só poderão ser despachadas na competente alfandega;

II A todas as mercadorias de producção ou de industria nacional, que estejam sujeitas a direitos de consumo local;

III A verificar as bagagens que vierem por transito da delegação de Elvas, na conformidade do n.º III do artigo 1.º, dando despacho ás mercadorias sujeitas a direitos que se encontrarem nas mesmas bagagens; mas, sa forem das comprehendidas na excepção do n.º I d'este artigo, serão enviadas para a alfandega respectiva acompanhadas de guia do modelo n.º 5;

IV Verificar os volumes de mercadorias e das bagagens procedentes das diversas estações dos caminhos de ferro; e, quando forem encontradas quantidades de tabacos contra as prescripções dos respectivos regulamentos, proceder-se-ha de conformidade com estes.

Art. 8.º Os volumes das mercadorias, despachadas nos termos dos n.ºs I e II do artigo antecedente, serão estampilhados com estampilhas do modelo A.

Art. 9.º Ficam egualmente auctorisadas as delegações de que tracta este capitulo.

I A dar despacho de exportação ás mercadorias nacionaes ou nacionalisadas, que se destinarem a sahir do reino pelo caminho de ferro.

Os volumes das mercadorias assim despachados serão estampilhados com estampilhas do modelo B, e acompanhados da guia do modelo n.º 2.

II A estampilhar com estampilhas do modelo D os volumes de mercadorias de procedencia estrangeira que, estando depositados nas alfandegas de Lisboa, forem pelas mesmas despachados por transito para a alfandega do Porto.

Art. 10.º As mercadorias a que se refere a primeira parte do n.º 1 do artigo 7.º, quando não forem despachadas no acto da entrada nas respectivas delegações, bem como aquellas a que allude a segunda parte do mesmo numero, deverão ser remettidas, sem demora, para a alfandega respectiva, uma vez que cheguem a horas de esta estar aberta, ou aliás, na primeira opportunidade; e serão acompanhadas da declaração

do modelo n.º 1 quando venham de Elvas, ou da guia do modelo n.º 3 quando venham do Porto.

As mercadorias, de que tracta o n.º II do artigo 7.º, que não forem despachadas no acto da sua entrada na competente delegação, poderão conservar-se 'nella até quarenta e oito horas; findo que seja este praso, deverão ser remettidas para a alfandega municipal, acompanhados da guia do modelo n.º 4.

§ 2 Exarado o recibo no talão da guia pela entrega effectuada na alfandega, será elle immediatamente devolvido á delegação por mão do guarda que tiver acompanhado as mercadorias.

CAPITULO III

Delegação da alfandega do Porto

Art. 11.º A delegação da alfandega do Porto nas—Devezas—em Villa Nova de Gaia, compete:

I Dar despacho de consumo ao vinho e a quaesquer bebidas espirituosas nacionaes, que forem conduzidas pela via ferrea, ou tiverem de dar entrada pelas barreiras proximas, sempre que seus donos assim o pretendam;

II Verificar os volumes das bagagens a que se refere a excepção do n.º II do art. 1.º: e, quando sejam encontrados objectos sujeitos a direitos, serão remettidos para a alfandega acompanhados da guia do modelo n.º 5.

III Verificar os volumes de mercadorias e de bagagens, procedentes das diversas estações dos caminhos de ferro, excepto aquelles a que se refere o numero seguinte; e, quando forem encontradas quantidades de tabacos contra as prescripções dos respectivos regulamentos, proceder-se-ha de conformidade com estes.

IV Remetter para a alfandega todos os volumes que receber por transito das delegações das alfandegas de Lisboa e de Elvas, os quaes deverão ser acompanhados de um guarda que será portador da declaração do modelo n.º 1, quanto aos que tiverem ido de Elvas; e da guia do modelo n.º 3 quanto aos que tiverem ido de Lisboa.

V A estampilhar com estampilhas do modelo D os volumes de mercadorias estrangeiras, que, estando depositados na alfandega do Porto, forem 'nella despachados por transito para a de Lisboa.

§ 1.º Se os comboyos que conduzirem os volumes a que se refere o n.º IV d'este artigo, chegarem em occasião que a alfandega esteja fechada, 'neste caso a remessa se effectuará

no dia seguinte a horas do expediente da mesma casa fiscal.

§ 2.º Os volumes, a que se refere e n.º I d'este artigo, serão estampilhados com estampilhas do modelo A, e com as do modelo C os de que tractam os n.ºs II e III, não devendo, porem, a respeito dos volumes a que allude este §, proceder-se a nova verificação nas barreiras por onde entrarem, em Villa Nova de Gaya, sendo, comtudo, inutilisadas as estampilhas, no acto da entrada nas mesmas barreiras, pelos empregados que ahi estiverem de serviço.

CAPITULO IV

Disposições geraes

Art. 12.º Os wagons, cujas portas tiverem sido selladas, segundo as prescripções d'este regulamento, sómente serão abertos em presença do encarregado da delegação competente, do agente fiscal que tiver acompanhado o comboyo e d'aquelle que representar a empresa do caminho de ferro; devendo nesse acto ser conferidos os volumes com as declarações ou com as guias, de que se acompanharem, e não havendo discordancia, o indicado encarregado e o representante da empresa rubricarão as mesmas declarações ou guias para os effeitos convenientes.

Art. 13.º Quando no acto de serem examinados os sellos tanto dos wagons, como dos volumes, se mostre que foram rotos, quebrados ou falsificados, o encarregado da delegação que conheça do facto fará levantar auto de noticia, em que se mencionem todas as circumstancias de que houver conhecimento e possam elucidar o facto.

§ 1.º O auto será enviado ao director da competente alfandega, o qual, se conhecer que houve criminalidade nos factos apontados, o remetterá ao agente do ministerio publico, para os fins de que tractam os artigos 228.º e 310.º e correllativas disposições do codigo penal.

§ 2.º Similhantemente se procederá quando se conheça ter havido subtracção ou substituição de mercadorias contida nos volumes, ou descaminho de algum ou de alguns d'elles.

Art. 14.º Se durante o transito dos comboyos se der algum dos factos incriminados no artigo antecedente, o agente fiscal, que acompanhar os comboyos formulará o competente auto de noticia, em que intervenham, pelo menos, tres testimunhas, e o entregará ao encarregado da delegação a que se destinar o mesmo comboyo, a fim de ser enviado á respe-

ctiva alfandega, para os effeitos de que tracta o mesmo artigo antecedente.

§ unico. O agente fiscal ficará responsavel por todo e qualquer descaminho que se der nos objectos em transito, sob a sua acção fiscal, quando não proceda nos termos indicados 'neste regulamento.

Art. 15.º Quando, por alguma circumstancia extraordinaria, o comboyo não puder ser acompanhado do agente fiscal, o encarregado da delegação expedidora participará, telegraphicamente, ao encarregado da delegação recebedora quantos são os volumes remettidos, e quaesquer circumstancias que tiver por convenientes; isto no caso de não poder ser substituido, para todos os effeitos, aquelle agente fiscal por um guarda de fiscalisação das alfandegas.

Art. 16.º As mercadorias, que na conformidade do n.º IV, do artigo 1.º, derem entrada nas delegações das alfandegas de Lisboa e do Porto, serão consideradas como as que entram pela Foz, excepto quanto ao pagamento do direito de reexportação, a que não estão obrigadas.

Art. 17.º O pagamento de direito de 1 por milhar *ad valorem*, estabelecido pelo artigo 3.º da carta de lei de 22 de fevereiro de 1861, sómente será cobrado pelo transito das mercadorias estrangeiras, expedidas pela delegação da alfandega de Elvas para as delegações das alfandegas de Lisboa e do Porto.

§ unico. Quando as mercadorias, de que tracta este artigo, forem despachadas para consumo, encontrar-se-ha na importancia dos respectivos direitos a que tiver sido paga a titulo de direito de *transito*.

Art. 18.º Os volumes que, tendo sido conduzidos pelos caminhos de ferro, forem recolhidos nas alfandegas ou nas suas delegações, sómente serão entregues a quem se apresentar munido do competente documento, pelo qual se prove haver-se effectuado o pagamento devido á empresa constructora dos mesmos caminhos.

Art. 19.º Os volumes, depositados nas alfandegas de Lisboa e do Porto, que tiverem de ser remettidos, por transito, de uma para outra das mesmas alfandegas, devem ser 'nellas cintados e sellados, e depois conduzidos ás competentes delegações acompanhados de um guarda, que será portador da guia do modelo n.º 3.

§ unico. Os encarregados das delegações, achando conformes os volumes com as guias, assignarão os recibos de talão d'aquelles documentos, os quaes restituirão ao guarda

para os apresentar nas alfandegas; devends as guias ser remettidas ao encarregado da delegação da alfandega do destino, em sobrescripto fechado, por mão do agente fiscal.

Quando, porem, encontrem divergencia, conservarão os volumes da delegação expedidora, dando logo parte ao chefe da respectiva alfandega, para os effeitos convenientes.

Art. 20.º A respeito da conducção dos volumes, a que se refere o artigo antecedente, observar-se-ha o que se acha disposto no artigo 6.º e seus §§, excepto quanto aos volumes serem cintados e sellados nas delegações, per isso que o devem ser nas alfandegas, como fica expresso no mesmo artigo antecedente.

Art. 21.º Quando a bordo dos navios, que entrarem no Tejo, vierem alguns volumes com destino á cidade do Porto, poderão elles ser directamente conduzidos á delegação fiscal de Sancta Apollonia, onde serão estampilhados com estampilhas do modelo D, procedendo-se em tudo o mais na forma do que prescrevem os artigos 19.º e 20.º, com excepção dos volumes serem sómente cintados e sellados, quando não sejam conduzidos em wagons, cujas portas forem selladas.

Art. 22.º As conducções de mercadorias, das alfandegas de Lisboa e do Porto para as delegações, e d'estas para aquellas, serão feitas pelas companhias dos trabalhos braçaes, á custa dos donos das mercadorias, quando estes não forneçam os necessarios meios de transporte.

Art. 23.º Todo o trabalho braçal que houver com as mercadorias sujeitas a despacho, depois de serem entregues ás delegações das alfandegas, será, exclusivamente, feito pelo pessoal das companhias dos trabalhos braçaes das mesmas alfandegas.

Art. 24.º Os guardas que acompanharem os volumes, em transito, das alfandegas para as delegações, e d'estas para aquellas, ficam responsaveis pela entrega dos mesmos volumes, de que sómente serão exonerados em vista do recibo passado pelos empregados que para esse fim estiverem auctorisados.

Art. 25.º O fornecimento do chumbo e fio, ou cordel necessarios para a sellagem nas portas dos wagons e para a dos volumes, será feita pelas respectivas alfandegas, e as estampilhas e apparelhos de sellar serão fornecidos pela direcção geral das alfandegas e contribuições indirectas.

Art. 26.º As mercadorias nacionaes e as nacionalisadas, transportadas pelos caminhos de ferro, não carecem de ser acompanhadas de guias.

CAPITULO V

Disposição transitoria

Art. 27.º O despacho de consumo de mercadorias estrangeiras na delegação da alfandega grande de Lisboa, estabelecida provisoriamente na estação do caminho de ferro, começará logo que a mesma delegação esteja definitivamente habilitada para esse fim.

Paço, em 28 de novembro de 1864.—*Joaquim Thomaz Lobo d'Avila.*

TABELLA GERAL DOS PREÇOS DE COMIDAS E BEBIDAS NOS RESTAURANTES DAS LINHAS DO NORTE E LESTE

(N. B. A primeira columna indica os preços da linha do norte, e a segunda os preços da linha de leste).

Cosinha

Sopa de pão	20	40
» de massa	20	40
» de arroz	20	40
Beef à la mode	140	140
» de vacca	120	120
» de vitella	140	140
Cabeça de vitella	100	100
Cabrito	80	120
» com ervilhas	100	160
Carne cosida	80	80
» assada	100	100
Carneiro assado	80	120
Carneiro com ervilhas	100	160
» com feijão	100	160
Croquetes	100	120
Costeletas	120	120
Chouriço	80	100
» com ervilhas	100	140
» com feijão	100	140
Empadinha	100	80
Fiambre	120	120
Frangão assado	100	200
Gallinha e caldo	160	200
Lingua guisada	100	120
Lombo lardeado	120	120
Mão de vitella	120	100

Paio	100	100
» com ervilhas	120	140
Pato com arroz	120	140
Peixe assado	80	80
» cosido	60	80
» frito	60	80
» de escabeche	60	100
Rost-Beef	120	120
Salame	120	140
Vitella assada	120	120
Esperregado	20	40
Feijão guisado	30	60
Ervilhas	40	60
Conserva	30	30
Azeitonas	20	30
Sallada	30	30
» de camarão	60	50
Ostras, cada uma	—	40
Ovos cosidos, cada um	20	20
» fritos, dito	20	40
Pasteis de carne, dito	40	40

Sobremezas

Queijo londrino	40	40
» flamengo	40	40
» do Alemtejo	40	40
Pastel de nata	30	30
» de fructa	30	30
Pudim	40	40
Amendoas	30	30
» torradas	50	50
Nozes	20	20
Passas	20	20
Laranja	20	20
Geléa de fructa	80	80
Compota de ginja	60	60
» de laranja	60	60
» de pera	60	60
Arroz doce	60	60

Copa

Pão, manteiga e chá	120	140
» » e café	120	140
» » e chocalate	140	140
Chá só	80	80

Café só	30	40
Chocolate só	80	80
Agua e assucar	20	20
Capilé	50	50
Orchata	40	50
Grosseille	60	60
Limonada	40	60
Laranjada	40	60
Soda	40	60
Gazoza	70	70
Cerveja, botija	120	120
» meia dicta	60	60
» ingleza, garrafa	280	280
» » meia dicta	180	180
Grog de França	60	60
» de canna	40	60
» de erva doce	40	60
» de cognac	60	80
» de genebra	40	80

Licores

Licores finos nacionaes	20	40
» francezes	40	50
Curaçáo	50	60
Marrasquino	40	60
Chartreuse	40	80
Cognac	40	50
» fino Champagne	50	70
Genebra de Hollanda	40	40
Genebra nacional	20	20
Agua-ardente de França	30	30
» de canna	20	30
» de erva doce	20	20

Vinhos

Champagne	1$200	1$600
Bordéos	960	1$000
Xerez	1$000	1$000
Porto	960	960
Madeira	960	960
Malvazia	800	800
Moscatel	700	800

Carcavellos	320	320
Lavradio	300	300
Bucellas	200	200
Collares	200	200
Termo	120	120
Madeira	100	100
Porto	80	80
Carcavellos	40	60
Lavradio	40	50
Termo	20	20

Almoço em meza redonda

Beef, chá, café, pão e manteiga, por cada pessoa. . . 240 réis

Jantar em meza redonda

Sopa, cosido, guisado, assado, ervas ou sallada, meia garrafa de vinho do termo, fructa ou doce por cada pessoa . . . . . 500 réis

---

N. B. Uma lista diaria designará os objectos de cosinha que ha para aquelle dia.

Na linha do norte, por em quanto, só ha restaurante em Coimbra; na de leste ha-os no Carregado, Santarem, Entroncamento, Abrantes, Portalegre e Elvas.

RESTAURANTES NAS LINHAS DE SUL E SUESTE

Ha apenas uma especie de taberna na estação das Vendas Novas, onde se vende carne assada, carneiro, pão e vinho, sendo os preços sujeitos ao arbitrio e capricho do taberneiro.

É portanto conveniente que os passageiros levem alguma cousa comsigo, não querendo sujeitar-se á *balburdia* da tal *bodega*.

SERVIÇO

DE

COMBOIOS

Serviço de comboios das

COMBOIOS ESPECIAES ENTRE LISBOA E CARREGADO

N.º 1 — Parte do Carregado ás 7h31′ da manhan

N.º 6 — Parte de Lisboa ás 4h30′ da tarde

Comboio n.º 1 — de manhan

Estações								
Nomes	Classes	Posições	Distancias		Transitos	Chegadas	Paragens	Partidas
			D'umas ás outras	Da origem				
						M.		M.
Carregado	3.ª	D.	–	–	–	–	–	7h31′
Villa Franca ⊹⊹..	3.ª	D.	7	7	12′	7h43′	3′	7 46
Alhandra ⚲	3.ª	D.	5	11	9	7 55	2	7 57
Alverca	5.ª	E.	5	15	9	8 6	1	8 7
Povoa ⊹⊹	4.ª	D.	5	19	9	8 16	2	8 18
Sacavem.....	4.ª	D.	8	27	15	8 33	2	8 35
Olivaes	4.ª	E.	3	30	7	8 42	2	8 44
Poço do Bispo....	4.ª	D.	4	33	7	8 51	2	8 53
LISBOA ⚲.....	1.ª	D.	4	37	7	9 0	–	–

Comboio n.º 6 — de tarde

						T.		T.
LISBOA ⚲	1.ª	E.	–	–	–	–	–	4h30′
Poço do Bispo ..	4.ª	E.	4	4	9′	4h39′	2′	4 41
Olivaes	4.ª	D.	4	7	8	4 49	2	4 51
Sacavem.....	4.ª	E.	3	10	7	4 58	2	5 0
Povoa.....	4.ª	E.	8	18	15	5 15	2	5 17
Alverca	5.ª	D.	5	22	9	5 26	2	5 28
Alhandra ⚲	3.ª	E.	5	26	9	5 37	4	5 41
Villa Franca	3.ª	E.	5	31	9	5 50	3	5 53
Carregado	3.ª	E.	7	37	13	6 6	–	–

⚲ *Estações aonde as machinas tomam agua.*

⊹⊹ *Cruzamentos.*

D. *Direita* } *seguindo a marcha dos comboios.*

E. *Esquerda* }

Linhas do Norte e Leste

COMBOIOS ESPECIAES ENTRE POSTO E COIMBRA

N.º 2 — Parte de Coimbra ás 7ʰ da manhan

N.º 5 — Parte do Porto ás 3ʰ7′ da tarde

Comboio n.º 2 — de manhan

Estações			Distancias					
Nomes	Classes	Posições	Umas das outras	Da origem	Transito	Chegadas	Paragens	Partidas
						M.		M.
COIMBRA ¶	1.ª	D.	–	–	–	–	–	7ʰ 0
Souzellas	4.ª	D.	8	8	18′	7ʰ18′	2	7 20′
Mealhada	2.ª	D.	12	19	24	7 44	2	7 46
Mogofores ¶	3.ª	E.	9	28	18	8 4	5	8 9
Oliveira do Bairro	4.ª	D.	8	35	17	8 26	2	8 28
AVEIRO ¶	2.ª	E.	21	56	43	9 11	5	9 16
Estarreja ⊥⊥	3.ª	D.	15	71	33	9 49	2	9 51
OVAR ¶	3.ª	D.	14	84	29	10 20	5	10 25
Esmoriz	4.ª	E.	12	95	24	10 49	2	10 51
Espinho	–	–	–	–	–	–	1	–
Granja	4.ª	D.	9	104	25	11 15	2	11 17
Valladares	4.ª	D.	8	111	15	11 32	2	11 34
VILLA N. DE GAIA ¶	1.ª	D.	5	115	10	11 44	–	–

Comboio n.º 5 — de tarde

						T.		T.
VILLA N. DE GAIA ¶	1.ª	E.	–	–	–	–	–	3ʰ 7′
Valladares	4.ª	E.	5	5	10	3ʰ17	2′	3 19
Granja	4.ª	E.	8	12	14	3 33	2	3 35
Espinho	–	–	–	–	–	–	1	–
Esmoriz	4.ª	D.	9	21	25	3 59	2	4 1
OVAR ¶	3.ª	E.	12	32	24	4 25	5	4 30
Estarreja	3.ª	E.	14	45	28	4 58	2	5 0
AVEIRO ¶ ⊥⊥	2.ª	D.	15	60	30	5 30	7	5 37
Oliveira do Bairro	4.ª	E.	21	80	43	6 20	2	6 22
Mogofores ¶	3.ª	D.	8	88	16	6 38	4	6 42
Mealhada	2.ª	E.	9	97	18	7 0	2	7 2
Souzellas	4.ª	E.	12	108	23	7 25	2	7 27
COIMBRA ¶	1.ª	E.	8	115	16	7 43	–	–

Serviço de comboios das

LISBOA AO

Comboio n.º 4 — diurno

Parte ás 7h33′ da manhan

Estações								
Nomes	Classes	Posições	Distancias		Transito	Chegadas	Paragens	Partidas
			D'umas ás outras	De Lisboa				
						M.		M.
LISBOA ¶	1.ª	E.	–	–	–	–	–	7h33′
Poço do Bispo †††	4.ª	E.	4	4	8′	7h41′	2′	7 43
Olivaes	4.ª	D.	4	7	7	7 50	2	7 52
Sacavem.....	4.ª	E.	3	10	7	7 59	2	8 1
Povoa †††	4.ª	E.	8	18	15	8 16	2	8 18
Alverca	5.ª	D.	5	22	8	8 26	1	8 27
Alhandra ¶	3.ª	E.	5	26	8	8 35	3	8 38
Villa Franca	3.ª	E.	5	31	8	8 46	2	8 48
Carregado	3.ª	E.	7	37	12	9 0	2	9 2
Azambuja ¶ ††..	3.ª	E	11	47	17	9 19	4	9 23
Reguengo	5.ª	D.	8	55	13	9 36	1	9 37
Sanct'Anna ††† ..	4.ª	E.	6	61	11	9 48	1	9 49
Valle de Santarem	–	–	–	–	–	–	1	–
SANTAREM ¶	2.ª	E.	15	75	24	10 14	10	10 24
Valle de Figueira	4.ª	D.	10	84	17	10 41	1	10 42
Matto de Miranda	4.ª	E.	10	94	17	10 59	1	11 0
Torres Novas	2.ª	D.	9	103	15	11 15	1	11 16
ENTRONCAMENTO ¶	1.ª	D.	5	107	9	11 25	15	11 40

Continuação { Para o Porto a pag. 304
Para Badajoz a » 306

Linhas de Norte e Leste

ENTRONCAMENTO

Comboio n.º 8 — nocturno

Parte ás 8h15′ da tarde

Transito	Chegadas	Parageus	Partidas	Observações
	T.		T.	
–	–	–	8h 15′	Comboio n.º 4
8′	8h 23′	1	8 24	cruza com
7	8 31	1	8 32	
7	8 39	1	8 40	n.º 1 na Povoa
12	8 52	1	8 53	n.º 20 em Azambuja
7	9 0	1	9 1	n.º 25 em Sanct'Anna
8	9 9	4	9 13	
7	9 20	1	9 21	
10	9 31	1	9 32	Comboio n.º 8
15	9 47	1	9 48	cruza com
–	–	–	–	
18	10 6	1	10 7	n.º 3 em Poço do Bispo
–	–	1	–	n.º 21 em Azambuja
20	10 28	5	10 33	
17	10 50	1	10 51	
15	11 6	1	11 7	
12	11 19	1	11 20	
8	11 28	12	11 40	

Continuação { Para o Porto a pag. 305
Para Badajoz a » 307

Serviço de comboios das

ENTRONCAMENTO

Comboio n.º 4 — diurno

Parte ás 11h 40′ da manhan

Estações Nomes	Classes	Posição	Distancias D'umas ás outras	Distancias De Lisboa	Transito	Chegadas	Paragens	Partidas
						M.		M.
ENTRONCAMENTO ¶	1.ª	D.	–	107	–	11h25′	15′	11h40′
Thom.(Payalvo) ¶ †	4.ª	D.	15	121	25′	12 5	2	12 7
Chão de Maçans..	4.ª	D.	9	130	19	12 26	1	12 27
Túnnel de 640m..	–	–	–	–	–	–	–	–
Cacharias ¶ †† ..	4.ª	D.	10	140	20	12 47	4	12 51
Túnnel de 675m..	–	–	–	–	–	–	–	–
						T.		T.
Albergaria	4.ª	D.	11	150	22	1 13	1	1 14
Vermoil ¶	4.ª	D.	12	162	24	1 38	4	1 42
POMBAL ††	2.ª	D.	9	170	15	1 57	3	2 0
Soure ¶	4.ª	D.	16	186	28	2 28	4	2 32
Formoselha	3.ª	D.	16	202	30	3 2	2	3 4
Taveiro	4.ª	D.	10	212	20	3 24	1	3 25
COIMBRA ¶ ††	1.ª	D.	7	216	12	3 37	10	3 47
Souzellas	4.ª	D.	8	225	14	4 1	1	4 2
Mealhada ††	2.ª	D.	12	237	22	4 24	2	4 26
Mogofores ¶	3.ª	E.	9	245	16	4 42	4	4 46
Oliveira do Bairro	4.ª	D.	8	253	14	5 0	1	5 1
AVEIRO ¶ ††	2.ª	E.	21	273	35	5 36	5	5 41
Estarreja	3.ª	D.	15	288	25	6 6	2	6 8
OVAR ¶ ††	3.ª	D.	14	301	24	6 32	4	6 36
Esmoriz	4.ª	E.	12	312	20	6 56	2	6 58
Espinho	–	–	–	–	–	–	1	–
Granja	4.ª	D.	9	321	14	7 13	2	7 15
Valladares ††	4.ª	D.	8	328	14	7 29	2	7 31
VILLA N. DE GAIA ¶	1.ª	D.	5	333	9	7 40	–	–

Linhas de Norte e Leste

AO PORTO

Comboio n.º 8 — nocturno

Parte ás 11h 40' da noute

Transito	Chegadas	Paragens	Partidas	Observações
	N.		N.	
–	11h28'	12'	11h40'	Comboio n.º 4
23'	12 3	2	12 5	
16	12 21	1	12 22	cruza com
–	–	–	–	n.º 21 em Cacharias
20	12 42	4	12 46	n.º 3 em Pombal
–	–	–	–	n.º 5 em Aveiro
	M.		M.	n.º 7 em Ovar
23	1 9	1	1 10	n.º 21 em Valladares
18	1 28	1	1 29	
13	1 42	1	1 43	
23	2 6	4	2 10	Comboio n.º 8
26	2 36	1	2 37	
15	2 52	1	2 53	cruza com
11	3 4	5	3 9	n.º 7 em Thomar
13	3 22	1	3 23	n.º 20 em Coimbra
19	3 42	1	3 43	n.º 21 na Mealhada
13	3 56	4	4 0	
12	4 12	1	4 13	
29	4 42	4	4 46	
22	5 8	1	5 9	
20	5 29	4	5 33	
17	5 50	1	5 51	
–	–	1	–	
12	6 4	1	6 5	
13	6 18	1	6 19	
9	6 28	–	–	

Serviço de Comboios das

ENTRONCAMENTO

Comboio n.º 4 — diurno

Parte ás 11h 41′ da manhan

Estações								
Nomes	Classes	Posição	Distancias		Transito	Chegadas	Paragens	Partidas
			D'umas ás outras	De Lisboa				
						M.		M.
ENTRONCAMENT. ¶ ┼┼	1.ª	E.	-	107	9′	11h25′	16′	11h41′
Barquinha	3.ª	D.	4	111	9	11 50	2	11 52
Praia ┼┼	4.ª	D.	9	119	16	12 8	2	12 10
Ponte do Tejo 500m	-	-	-	-	-	-	-	-
Tramagal	4.ª	D.	12	130	23	12 33	2	12 35
ABRANTES ¶	2.ª	E.	6	135	12	12 47	10	12 57
						T.		T.
Bemposta	4.ª	E.	12	147	22	1 19	2	1 21
Ponte de Sôr ¶ ┼┼	4.ª	D.	17	164	35	1 56	4	2 0
Chança	4.ª	D.	21	184	34	2 34	1	2 35
Crato ¶	3.ª	D.	16	200	26	3 1	4	3 5
PORTALEGRE ¶ ┼┼	2.ª	E.	15	215	25	3 30	5	3 35
Assumar ¶	3.ª	D.	13	227	22	3 57	4	4 1
Sancta Eulalia ..	3.ª	E.	19	246	31	4 32	1	4 33
Elvas ¶ ┼┼	1.ª	D.	20	265	33	5 6	15	5 21
BADAJOZ ¶	2.ª	D.	16	282	27	5 48	-	-

Linhas de Norte e Leste

A BADAJOZ

Comboio n.º 8 — nocturno

Parte ás 12h 35′ da noute

Transito	Chegadas	Paragens	Partidas	Observações
	N.		N.	
8′	11h28′	67′	12h35′	Comboio n.º 4
8	12 43	1	12 44	
14	12 58	1	12 59	cruza com
–	–	–	–	n.º 21 na Praia
17	1 16	1	1 17	n.º 3 em Ponte de Sôr
9	1 26	8	1 34	
				—
19	1 53	1	1 54	Comboio n.º 8
34	2 28	4	2 32	
33	3 5	1	3 6	cruza com
25	3 31	4	3 35	n.º 7 no Entroncamento
24	3 59	5	4 4	n.º 25 em Ponte de Sôr
20	4 24	1	4 25	n.º 21 em Portalegre
26	4 51	1	4 52	n.º 20 em Elvas
27	5 19	15	5 34	
25	5 59	–	–	

Serviço de Comboios das

PORTO AO

Comboio n.º 3 — diurno

Parte ás 8h17′ da manhan

Estações			Distancias						
Nomes	Classes	Posição	D'umas ás outras	Do Porto	Transito	Chegadas	paragens	Partidas
						M.		M.
VILLA N. DE GAIA ¶	1.ª	E.	–	–	–	–	–	8h17′
Valladares	4.ª	E.	5	5	9′	8h26′	2′	8 28
Granja	4.ª	E.	8	12	14	8 42	2	8 44
Espinho	–	–	–	–	–	–	1	–
Esmoriz	4.ª	D.	9	21	14	8 59	2	9 1
OVAR ¶ ++	3.ª	E	12	32	20	9 21	4	9 25
Estarreja ++	3.ª	E.	14	45	24	9 49	2	9 51
AVEIRO ¶	2.ª	D.	15	60	25	10 16	5	10 21
Oliveira do Bairro	4.ª	E	21	80	35	10 56	1	10 57
Mogofores ¶	3.ª	D	8	88	14	11 11	4	11 15
Mealhada	2.ª	E.	9	97	16	11 31	2	11 33
Souzellas	4.ª	E.	12	108	22	11 55	1	11 56
COIMBRA ¶	1.ª	E.	8	115	14	12 10	10	12 20
Taveiro	4.ª	E.	7	122	12	12 32	1	12 33
Formoselha	3.ª	E	10	132	20	12 53	2	12 55
						T.		T.
Soure ¶	4.ª	E	16	147	30	1 25	4	1 29
POMBAL ++	2.ª	E.	16	163	28	1 57	3	2 0
Vermoil ¶	4.ª	E.	9	172	15	2 15	4	2 19
Albergaria	4.ª	E.	12	183	24	2 43	1	2 44
Túnnel de 675m..	–	–	–	–	–	–	–	–
Cacharias ¶	4.ª	E.	11	194	22	3 6	4	3 10
Túnnel de 640m..	–	–	–	–	–	–	–	–
Chão de Maçans ..	4.ª	E.	10	203	20	3 30	1	3 31
Thom.(Payalvo)++	4.ª	E.	9	212	19	3 50	2	3 52
ENTRONCAMENT.¶++	1.ª	E.	15	226	25	4 17	15	4 32

Linhas de Norte e Leste

ENTRONCAMENTO

Comboio n.º 7 — nocturno

Parte ás 5h 36′ da tarde

Transito	Chegadas	Paragens	Partidas	Observações
	T.		T.	
–	–	–	5h36′	Comboio n.º 3
9′	5h45′	1′	5 46	cruza com
13	5 59	1	6 0	
–	–	1	–	n.º 2 e 20 em Estarreja
12	6 13	1	6 14	n.º 4 em Pombal
17	6 31	4	6 35	n.os 20 e 21 no Entroncam.
20	6 55	1	6 56	
22	7 18	4	7 22	
32	7 54	1	7 55	Comboio n.º 7
12	8 7	4	8 11	cruza com
13	8 24	1	8 25	
18	8 43	1	8 44	n.º 4 em Ovar
13	8 57	5	9 2	n.º 20 em Pombal
10	9 12	1	9 13	n.º 8 em Thomar
15	9 28	1	9 29	
24	9 53	4	9 57	
24	10 21	1	10 22	
18	10 40	1	10 41	
26	11 7	1	11 8	
–	–	–	–	
18	11 26	4	11 30	
–	–	–	–	
18	11 48	1	11 49	
14	12 3	2	12 5	
20	12 25	12	12 37	

Serviço de Comboios das

BADAJOZ AO

Comboio n.º 3 — diurno

Parte as 9h 58' da manhan

Estações					Transito	Chegadas	Paragens	Partidas
Nomes	Classes	Posições	Distancias D'umas ás outras	Distancias De Badajoz				
						M.		M.
BADAJOZ ¶	2.ª	E.	–	–	–	–	–	9h58'
ELVAS ¶	1.ª	E.	17	17	28'	10h26	20'	10 46
Sancta Eulalia ..	3.ª	D	20	36	33	11 19	2	11 21
Assumar ¶ †† ..	3.ª	E.	19	55	32	11 53	4	11 57
PORTALEGRE ¶ ...	2.ª	D.	13	67	22	12 19	5	12 24
Crato ¶	3.ª	E.	15	82	26	12 50	4	12 54
						T		T.
Chança	4.ª	E.	16	98	27	1 21	2	1 23
Ponte de Sôr ¶ ††	4.ª	E	21	118	35	1 58	4	2 2
Bemposta	4.ª	D.	17	135	33	2 35	2	2 37
ABRANTES ¶	2.ª	D.	12	147	22	2 59	12	3 11
Tramagal	4.ª	E.	6	152	12	3 23	2	3 25
Ponte do Tejo 500m	–	–	–	–	–	–	–	–
Praia	4.ª	E.	12	163	23	3 48	2	3 50
Barquinha	3.ª	E.	9	171	16	4 6	2	4 8
ENTRONCAMENT. ¶††	1.ª	D.	4	175	9	4 17	15	4 32

Linhas de Norte e Leste

ENTRONCAMENTO

Comboio n.° 7 — nocturno

Parte ás 6h 15′ da tarde

Transito	Chegadas	Paragens	Partidas	Observações
	T.		T.	
–	–	–	6h15′	Comboio n.° 3
26′	6h41′	15′	6 56	cruza com
31	7 27	1	7 28	
30	7 58	1	7 59	n.° 24 em Assumar
18	8 17	5	8 22	n.° 4 em Ponte de Sôr
22	8 44	4	8 48	n.os 20 e 21 no Entronc.
				———
25	9 13	1	9 14	
32	9 46	4	9 50	Comboio n.° 7
27	10 17	1	10 18	cruza com
17	10 35	5	10 40	
9	10 49	1	10 50	n.° 20 em Ponte de Sôr
–	–	–	–	n.° 8 no Entroncamento
16	11 6	1	11 7	
14	11 21	1	11 22	
8	11 30	67	12 37	

Serviço de Comboios das

ENTRONCAMENTO

Comboio n.º 3 — diurno

Parte ás 4h 32′ da tarde

Estações				Transito	Chegadas	Paragens	Partidas
Nomes	Classes	Posição	Distancias d'umas ás outr.				
					T.		T.
ENTRONCAMENTO ¶	1.ª	–	–	–	–	–	4h32′
Torres Novas ..	2.ª	D.	5	9′	4h41′	1′	4 42
Matto de Miranda	4.ª	E.	9	16	4 58	1	4 59
Valle de Figueira	4.ª	E.	10	18	5 17	1	5 18
SANTAREM ¶	2.ª	D.	10	17	5 35	10	5 45
Valle de Santarem	–	–	–	–	–	1	–
Sanct'Anna ††..	4.ª	D.	15	24	6 10	1	6 11
Reguengo	5.ª	E.	6	11	6 22	1	6 23
Azambuja ¶	3.ª	D.	8	14	6 37	4	6 41
Carregado	3.ª	D.	11	17	6 58	2	7 0
Villa Franca	3.ª	D.	7	14	7 14	2	7 16
Alhandra ¶	3.ª	D.	5	9	7 25	3	7 28
Alverca	5.ª	E.	5	8	7 36	1	7 37
Povoa	4.ª	D.	5	8	7 45	2	7 47
Sacavem	4.ª	D.	8	15	8 2	2	8 4
Olivaes	4.ª	E.	3	8	8 12	2	8 14
Poço do Bispo ††	4.ª	D.	4	7	8 21	2	8 23
LISBOA ¶	1.ª	D.	4	7	8 30	–	–

linhas de Norte e Leste

A LISBOA

Comboio n.º 7 — nocturno

Parte ás 12h 37′ da noute

Distanc. Do Porto	Distanc. De Badajoz	Transito	Chegadas	Paragens	Partidas	Observações
			N.		N.	
226	175	–	–	–	12h37′	Comboio n.º 3
231	179	8′	12h45	1′	12 46	cruza com
239	188	13	12 59	1	1 0	n.º 8 no Poço do Bispo
249	198	17	1 17	1	1 18	
258	207	14	1 32	5	1 37	
–	–	–	–	1	–	
272	221	20	1 58	1	1 59	Comboio n.º 7
278	227	–	–	–	–	cruza com
286	235	18	2 17	1	2 18	n.º 24 em Sanct'Anna
296	245	15	2 33	1	2 34	
303	251	10	2 44	1	2 45	
307	256	7	2 52	4	2 56	
311	260	8	3 4	1	3 5	
315	264	7	3 12	1	3 13	
323	272	12	3 25	1	3 26	
326	275	7	3 33	1	3 34	
329	278	7	3 41	1	3 42	
333	282	7	3 49	–	–	

Serviço de Comboios das linhas de Norte e Leste

Porto a Badajoz

Entra o viajante no comboio n.° 7 (nocturno), que parte de Villa Nova ás 5^{h} 36′ da tarde, e segue até ao Entroncamento, aonde passa para o comboio n.° 8, que vae de Lisboa, e ás 5^{h} 59′ da manhan está em Badajoz.

Badajoz ao Porto

O viajante toma logar no comboio n.° 7 (nocturno) que parte ás 6^{h} 15′ da tarde, e no Entroncamento toma logar no comboio n.° 8, que vae para o Porto, aonde chega ás 6^{h} 28′ da manhan.

MERCADORIAS — Lisboa ao Porto

Estações	Chegada	Partida
	M.	M.
LISBOA	—	5h 0'
Poço do Bispo	5h15'	5 28
Olivaes	5 40	5 44
Sacavem	5 55	6 0
Povoa	6 30	6 34
Alverca	6 46	6 48
Alhandra	7 4	7 20
Villa Franca	7 35	7 50
Carregado	8 8	8 21
Azambuja	8 53	9 40
Ponte de Reguengo	10 7	10 10
Sanct'Anna	10 33	10 43
SANTAREM	11 35	11 55
Valle de Figueira	12 30	12 32
	T.	T.
Matto de Miranda	1 12	1 24
Torres Novas	1 55	2 8
ENTRONCAMENTO	2 20	4 40
Thomar (Payalvo)	5 35	5 50
Chão de Maçans	6 22	6 35
Cacharias	7 8	7 24
Albergaria	8 0	8 10
Vermoil	8 55	9 5
POMBAL	9 35	10 35
Soure	11 36	11 46
Formoselha	12 42	12 55
	M	M.
Taveiro	1 33	1 35
COIMBRA	1 55	3 22
Souzellas	3 50	3 53
Mealhada	4 30	5 10
Mogofores	5 42	6 0
Oliveira do Bairro	6 28	6 44
AVEIRO	7 50	8 15
Estarreja	9 4	10 0
OVAR	10 50	11 5
Esmoriz	11 45	12 0
Granja	12 32	12 40
	T.	T.
Valladares	1 7	1 15
VILLA NOVA DE GAIA	1 35	—

MERCADORIAS — Porto a Lisboa

Estações	Chegada	Partida
	T.	T.
VILLA NOVA DE GAIA	—	7h 5′
Valladares	7h23′	7 32
Granja	8 0	8 5
Esmoriz	8 45	8 52
OVAR	9 40	9 52
Estarreja.....	10 50	10 58
AVEIRO	11 57	12 27
	M.	
Oliveira do Bairro.....	1 33	1 45
Mogofores	2 12	2 27
Mealhada	2 57	4 35
Souzellas	5 22	5 25
COIMBRA.....	5 53	6 30
Taveiro	6 52	6 55
Formoselha.....	7 29	7 44
Soure	8 36	8 51
POMBAL	9 43	10 3
Vermoil	10 31	10 34
Albergaria	11 16	11 29
Cacharias	12 5	12 55
	T.	M.
Chão de Maçans.....	1 27	1 40
Thomar (Payalvo).....	2 15	2 30
ENTRONCAMENTO.....	3 22	4 39
Torres Novas	4 55	5 10
Matto de Miranda	5 45	5 55
Valle de Figueira	6 33	6 35
SANTAREM	7 15	7 35
Sanct'Anna.....	8 22	8 32
Ponte de Reguengo	8 52	8 54
Azambuja	9 18	9 50
Carregado	10 30	10 45
Villa Franca	11 7	11 20
Alhandra	11 37	11 55
Alverca	12 12	12 15
Povoa.....	12 30	12 35
	T.	T.
Sacavem.....	1 7	1 11
Olivaes	1 24	1 30
Poço do Bispo	1 43	1 57
LISBOA	2 10	—

MERCADORIAS — Lisboa a Badajoz

Estações	Comboio n.º 20 bis		Comboio n.º 24 bis Supplementar	
	Chegada	Partida	Chegada	Partida
	M.	M.	T.	T.
LISBOA	–	5h 0′	–	9h 0′
Poço do Bispo	5h15′	5 28	–	9 10
Olivaes	5 40	5 44	–	9 18
Sacavem	5 55	6 0	–	9 26
Povoa	6 30	6 34	9h48′	9 50
Alverca	6 46	6 48	–	10 0
Alhandra	7 4	7 20	10 10	10 30
Villa Franca	7 35	7 50	10 48	11 10
Carregado	8 8	8 21	11 30	11 34
Azambuja	8 53	9 40	12 4	12 9
Ponte de Reguengo	10 7	10 10	12 31	12 31
				M.
Sanct'Anna	10 33	10 43	12 49	2 0
			M.	
SANTAREM	11 35	11 55	2 42	2 52
Valle de Figueira	12 30	12 32	3 22	3 24
	T.	T.		
Matto de Miranda	1 12	1 24	3 54	3 56
Torres Novas	1 55	2 8	4 21	4 23
ENTRONCAMENTO	2 20	4 20	4 39	4 49
Barquinha	4 35	4 40	5 5	5 7
Praia	5 8	5 16	5 32	5 34
Tramagal	5 56	6 0	6 7	6 8
ABRANTES	6 20	7 20	6 26	6 36
Bemposta	8 2	8 7	7 10	7 11
Ponte de Sôr	9 7	9 48	8 2	8 12
Chança	11 5	11 8	9 12	9 13
Crato	12 6	12 17	9 58	10 8
	M.	M.		
PORTALEGRE	1 14	1 30	10 55	10 56
Assumar	2 15	2 25	11 34	12 0
Sancta Eulalia	3 25	3 40	12 54	12 55
			T.	T.
Elvas	4 40	6 30	1 55	2 25
BADAJOZ	7 28	–	3 13	–

MERCADORIAS — Badajoz a Lisboa

Estações	Comboio n.º 21 bis		Comboio n.º 25 bis Supplementar	
	Chegada	Partida	Chegada	Partida
	T.	T.	T.	T.
BADAJOZ	–	9h20	–	7h30′
ELVAS	10h20′	11 20	8h18′	8 28
Sancta Eulalia	12 30	12 47	9 28	9 29
	M.	M.		
Assumar	1 57	2 20	10 22	10 32
PORTALEGRE	3 10	4 10	11 9	11 10
Crato	5 7	5 25	11 57	12 12
Chança	6 22	6 36	12 58	12 59
Ponte de Sôr	7 52	8 10	2 0	2 35
Bemposta	9 14	9 20	3 27	3 28
ABRANTES	10 5	10 40	4 3	4 18
Tramagal	11 0	11 5	4 36	4 37
Praia	11 42	12 15	5 11	5 33
Barquinha	12 45	12 55	5 59	6 3
	T.	T.		
ENTRONCAMENTO	1 10	4 39	6 19	6 29
Torres Novas	4 55	5 10	6 45	6 46
Matto de Miranda	5 45	5 55	7 12	7 16
Valle de Figueira	6 33	6 35	7 46	7 50
SANTAREM	7 15	7 35	8 20	8 42
Sanct'Anna	8 22	8 32	9 24	10 35
Ponte de Reguengo	8 52	8 54	10 53	10 57
Azambuja	9 18	9 50	11 20	11 21
CARREGADO	10 30	10 45	11 51	11 52
Villa Franca	11 7	11 20	12 11	12 12
Alhandra	11 37	11 55	12 28	12 38
Alverca	12 12	12 15	–	–
Povoa	12 30	12 35	1 3	1 4
	M.	M.		
Sacavem	1 7	1 11	1 29	1 30
Olivaes	1 24	1 30	1 39	1 42
Poço do Bispo	1 43	1 57	1 52	1 54
LISBOA	2 10	–	2 4	–

SERVIÇO DAS LINHAS DE SUL E SUESTE ATÉ 30 DE ABRIL DE 1865

Evora a Beja não ha.

O passageiro, que quizer hir de Evora a Beja, parte no comboio n.º 3, que sáe de Evora ás 9^{h}30′ da manhan, até á Casa Branca: ahi espera pelo comboio n.º 2, que chega do Barreiro á 1^{h}12′; parte para Beja á 1^{h}22′, e chega ás 3^{h}42′ da tarde.

Beja a Evora não ha.

O passageiro que quizer hir de Beja a Evora, toma logar ás 8^{h} da manhan no comboio n.º 3 até á estação da Casa Branca, aonde chega ás 10^{h}26′: ahi espera pelo comboio n.º 2, que chega do Barreiro á 1^{h}12′; 10′ depois parte para Evora, aonde chega ás 2^{h}12′.

Serviço das linhas de Sul e Sueste

Estações								
	Nomes	Posição	Distancias		Transito	Chegadas	Paragens	Partidas
			D'umas ás outras	Da origem				
Barreiro a Beja—Parte ás 9h da manhan						M.		M.
	LISBOA (Vapor)	—	—	—	—	—	—	7h 45'
	Barreiro.....	E.	—	—	—	—	—	9 0
	Lavradio	E.	2	2	5'	9h 5'	2'	9 7
	Alhos Vedros..	E.	3	5	6	9 13	1	9 14
	Moita.....	E.	3	8	8	9 22	2	9 24
	Pinhal Novo ..	D.	7	15	16	9 40	5	9 45
	Poceirão.....	E.	15	30	30	10 15	5	10 20
	Pegões	E.	12	42	20	10 40	2	10 42
	Vendas Novas	D.	15	57	38	11 20	50	12 10
	Montemór	E.	18	75	30	12 40	2	12 42
	Casa Branca ..	E.	15	90	30	1 12	10	1 22
	Alcaçovas	D.	12	102	30	1 52	2	1 54
	Viana.....	E.	8	110	12	2 6	2	2 8
	Villa Nova....	D.	7	117	12	2 20	2	2 22
	Alvito.....	E.	8	125	18	2 40	4	2 44
	Cuba	E.	12	137	25	3 9	3	3 12
	BEJA	D.	17	154	30	3 42	—	—
Beja ao Barreiro—Parte ás 8h da manh.						M.		M.
	BEJA	E.	—	—	—	—	—	8h 0'
	Cuba	D.	17	17	30'	8h30'	4'	8 34
	Alvito.....	D.	12	29	25	8 59	5	9 4
	Villa Nova	E.	9	38	20	9 24	2	9 26
	Viana.....	D.	7	45	12	9 38	2	9 40
	Alcaçovas	E.	7	52	12	9 52	2	9 54
	Casa Branca ..	D.	12	64	32	10 20	10	10 36
	Montemór . . .	D.	15	79	26	11 2	2	11 4
	Vendas Novas .	E.	18	97	26	11 30	30	12 0
	Pegões	D.	15	112	28	12 28	2	12 30
	Poceirão	D.	12	124	22	12 52	4	12 56
	Pinhal Novo .	E.	15	139	30	1 26	6	1 32
	Moita	D.	7	146	16	1 48	2	1 50
	Alhos Vedros .	D.	3	149	7	1 57	2	1 59
	Lavradio	D.	3	152	6	2 5	2	2 7
	Barreiro	D.	2	154	7	2 14	—	—
	LISBOA (Vapor)	—	—	—	—	3 15	—	—

até 30 de Abril de 1865

Barreiro a Evora — Parte ás 9h da manhan

Estações							
Nomes	Posição	Distancias		Transito	Chegadas	Parageus	Partidas
		D'umas ás outras	Da origem				
					M.		M.
LISBOA (Vapor) ..	–	–	–	–	–	–	7h45′
Barreiro	E.	–	–	–	–	–	9 0
Lavradio	E.	2	2	5	9h 5′	2′	9 7
Alhos Vedros ...	E.	3	5	6	9 13	1	9 14
Moita	E.	3	8	8	9 22	2	9 24
Pinhal Novo	D.	7	15	16	9 40	5	9 45
Poceirão	E.	15	30	30	10 15	5	10 20
Pegões	E.	12	42	20	10 40	2	10 42
Vendas Novas ..	D.	15	57	38	11 20	50	12 10
Montemór	E.	19	76	30	12 40	2	12 42
Casa Branca	E.	15	91	30	1 12	10	1 22
EVORA	E.	26	117	50	2 12	–	–

Evora ao Barreiro — Parte ás 9h30′ da manhan

					M.		M.
EVORA	D.	–	–	–	–	–	9h30′
Casa Branca ...	D.	26	20	56′	10h26′	10	10 36
Montemór	D.	15	41	26	11 2	2	11 4
Vendas Novas ..	E.	18	59	26	11 30	30	12 0
Pegões	D.	15	74	28	12 28	2	12 30
Poceirão	D.	12	86	22	12 52	4	12 56
Pinhal Novo	E.	15	101	30	1 26	6	1 32
Moita	D.	7	108	16	1 48	2	1 50
Alhos Vedros....	D.	3	111	7	1 57	2	1 59
Lavradio.....	D.	3	114	6	2 5	2	2 7
Barreiro.....	D.	2	117	7	2 14	–	–
LISBOA (Vapor) ..	–	–	–	–	3 15	–	–

Serviço das linhas de Sul e Sueste

LISBOA A SETUBAL E

Estações				Comboio n.º 2 de manh.			
Nomes	Posição	Distancias D'umas ás outras	Distancias Da origem	Transito	Chegadas	Paragens	Partidas
					M.		M.
LISBOA (Vapor) ..	–	–	–	–	–	–	7h45′
Barreiro	E.	–	–	–	–	–	9 0
Lavradio	E	2	2	5	9h 5′	2	9 7
Alhos Vedros ...	E.	3	5	6	9 13	1	9 14
Moita	E.	3	8	8	9 22	2	9 24
Pinhal Novo	D.	7	15	16	9 40	10	9 50
Palmella	D.	8	23	12	10 2	2	10 4
SETUBAL	D.	5	28	14	10 18	–	–
					M.		M.
SETUBAL	E.	–	–	–	–	–	7h20′
Palmella	E.	5	5	12′	7h32′	2	7 34
Pinhal Novo	E.	8	13	14	7 48	6	7 54
Moita	D.	7	20	16	8 10	2	8 12
Alhos Vedros ...	D.	3	23	8	8 20	2	8 22
Lavradio	D.	3	26	7	8 29	2	8 31
Barreiro	D.	2	28	9	8 40	–	–
LISBOA (Vapor) ..	–	–	–	–	10 0	–	–
					Comboio n.º 1 de manh.		

até 30 de Abril de 1865

VICE VERSA

Comboio n.º 6 de tarde				Observações
Transito	Chegadas	Paragens	Partidas	
	T.		T.	
–	–	–	4h 0′	Setubal a Beja ou Evora não ha.
–	–	–	5 10	
5′	5h15′	2′	5 17	
6	5 23	2	5 25	O passageiro, que quizer seguir de Setubal para Beja ou Evora, tem de partir no comboio n.º 1, ás 7h 20′ da manhan, e chega ao Pinhal Novo ás 7h48′: Espera pelo comboio n.º 2, que chega do Barreiro ás 9h40′, e parte para Beja ou Evora ás 9h45′.
8	5 33	2	5 35	
15	5 50	10	6 0	
16	6 16	2	6 18	
12	6 30	–	–	
	T.		T.	
–	–	–	12h45′	
12′	12h57′	2′	12 59	
14	1 13	19	1 32	
16	1 48	2	1 50	
7	1 57	2	1 59	
6	2 5	2	2 7	
7	2 14	–	–	
–	3 15	–	–	
Comboio n.º 3 de tarde				

Serviço das linhas de Sul e Sueste

Barreiro ás Vendas Novas — Parte ás 4h da tarde

Estações							
Nomes	Posição	Distancias		Transito	Chegadas	Paragens	Partidas
		D'umas ás outras	Da origem				
					T.		T.
LISBOA (Vapor) . .	—	—	—	—	—	—	4h 0′
Barreiro.	E.	—	—	—	—	—	5 10
Lavradio	E.	2	2	5′	5h15′	2	5 17
Alhos Vedros. . . .	E.	3	5	6	5 23	2	5 25
Moita	E.	3	8	8	5 33	2	5 35
Pinhal Novo	D.	7	15	15	5 50	5	5 55
Poceirão	E.	15	30	28	6 23	5	6 28
Pegões	E.	12	42	22	6 50	2	6 52
VENDAS NOVAS . . .	D.	15	57	34	7 26	—	—

Vendas Novas ao Barreiro — Parte ás 6h30′ da manhan

					M.		M.
VENDAS NOVAS . . .	E.	—	—	—	—	—	6h30′
Pegões	D.	15	15	29	6h59′	2	7 1
Poceirão	D.	12	27	24	7 25	3	7 28
Pinhal Novo	E.	15	42	18	7 46	8	7 54
Moita	D.	7	49	16	8 10	2	8 12
Alhos Vedros. . . .	D.	3	52	8	8 20	2	8 22
Lavradio	D.	3	55	7	8 29	2	8 31
Barreiro.	D.	2	57	9	8 40	—	—
LISBOA Vapor) . .	—	—	—	—	10	—	—

Evora a Setubal — Parte ás 9h30′ da manhan

					M.		M.
EVORA	D	—	—	—	—	—	9h30′
Casa Branca	D.	26	26	56′	10h26′	10′	10 36
Montemór	D.	15	41	26	11 8	2	11 4
Vendas Novas . . .	E.	18	59	26	11 30	30	12 0
Pegões.	D.	15	74	28	12 28	2	12 30
Poceirão	D.	12	86	22	12 52	4	12 56
Pinhal Novo	E.	15	101	30	1 26	6	1 32
Palmella	D.	8	109	20	1 52	2	1 54
SETUBAL	D.	5	114	14	2 8	—	—

até 30 de Abril de 1865

Beja a Setubal — Parte ás 8h da manhan

Estações							
Nomes	Posição	Distancias: D'umas ás outras	Distancias: Da origem	Transito	Chegadas	Paragens	Partidas
					M.		M.
BEJA.	E.	—	—	—	—	—	8h 0'
Cuba	D.	17	17	30'	8h30'	4'	8 34
Alvito	D.	12	29	25	8 59	5	9 4
Villa Nova.	E.	9	38	20	9 24	2	9 26
Viana	D.	7	45	12	9 38	2	9 40
Alcaçovas.	E.	7	52	12	9 52	2	9 54
Casa Branca	D.	12	64	32	10 26	10	10 36
Montemór.	D.	15	79	26	11 2	2	11 4
VENDAS NOVAS . . .	E.	18	97	26	11 30	30	12 0
Pegões	D.	15	112	28	12 28	2	12 30
Poceirão.	D.	12	124	22	12 52	4	12 56
Pinhal Novo	E.	15	139	30	1 26	6	1 32
Palmella	D.	8	147	20	1 52	2	1 54
SETUBAL	D.	5	152	14	2 8	—	—

Vendas Novas a Setubal — Parte ás 6h30' da manhan

					M.		M.
VENDAS NOVAS . . .	E.	—	—	—	—	—	6h30'
Pegões	D.	15	15	29'	6h59'	2'	7 1
Poceirão	D	12	27	24	7 25	3	7 28
Pinhal Novo	E.	15	42	18	7 46	2h4	9 50
Palmella	D.	8	50	12	10 2	2	10 4
SETUBAL	D.	5	55	14	10 18	—	—

Setubal a Vendas Novas — Parte á: 5h15' da tarde

					T.		T.
SETUBAL.	E.	—	—	—	—	—	5h15'
Palmella	E.	5	5	12'	5h27'	2	5 29
Pinhal Novo	D.	8	13	16	5 45	10	5 55
Poceirão	E.	15	28	28	6 23	5	6 28
Pegões.	E.	12	40	22	6 50	2	6 52
VENDAS NOVAS . . .	D.	15	55	34	7 26	—	—

HESPANHA

BADAJOZ — MERIDA

Estações	Distancias		Transito	Chegadas	Paragens	Partidas
Nomes	D'umas ás outras	Da origem				
				T.		T.
BADAJOZ	–	–	–	–	–	3h 0′
Talavera	18	18	45′	3h45′	10	3 55
Montijo	18	36	45	4 40	10	4 50
La Garrovilla	11	47	28	5 18	10	5 28
MERIDA	13	60	33	6 1	–	–
				M.		M.
MERIDA	–	–	–	–	–	6h 0′
La Garrovilla	13	13	33′	6h33′	10	6 43
Montijo	11	24	28	7 11	10	7 21
Talavera	18	42	45	8 6	10	8 16
BADAJOZ	18	60	45	9 1	–	–

Preço do transporte de passageiros por kilometro

1.ª Classe	0,40
2.ª Classe	0,30
3.ª Classe	0,20

MAPPA COMPARATIVO DA VELOCIDADE DE TRANSITO DOS COMBOIOS DE PASSAGEIROS

LINHAS — Norte e Leste

Destinos	N.º dos Comb.	Distancias de kil. a percorrer	HORAS			Paragens	Transito	Velocidade do transit. por hora
			Partida	Chegada	Gastas			
			H. M	H. M.	H. M	H.M	H. M	KIL.
Carregado a Lisboa....	1	37	7,31	9,00	1,29	0,14	1,15	30
Lisboa ao Carregado ..	6	37	4 30	6,06	1,36	0,17	1,19	30
» ao Porto	4	333	7,33	7,40	12,07	1,48	10,19	30
» » »	8	333	8,15	6,28	10,13	1,14	8,59	37
» a Badajoz.....	4	282	7,33	5,48	10,15	1,43	8,32	33
» » »	8	282	8,15	5,59	9,44	2,11	7,33	37
Porto a Lisboa.....	3	333	8,17	8,30	12,13	1,48	10,25	32
» » »	7	333	5,36	3,49	10,13	1,14	8,59	37
» a Coimbra.....	5	115	3,07	7,43	4,36	0,29	4,07	27
a a Badajoz.....	7-8	401	5,36	5,59	12,23	1,36	10,47	37
Badajoz a Lisboa.....	3	282	9,58	8,30	10,32	1,51	8,41	33
» » »	7	282	6,15	3,49	9,34	2,08	7,26	38
» ao Porto.....	7-8	401	6,15	6,28	12,13	1,30	10,43	38
Coimbra ao »	2	115	7,00	11,44	4,44	0,30	4,14	27
Sul e Sueste								
Barreiro a Beja	2	154	9,00	3,42	6,42	1,32	5,10	30
» a Evora	4	117	9,00	2,12	5,12	1,19	3,53	33
» a Setubal . .	2	28	9,00	10,18	1,18	0,17	1,01	28
» » » . .	6	28	5,10	6,30	1,20	0,18	1,02	28
» ás Vend. Nov.	4	57	5,10	7,26	2,16	0,18	1,58	29
Beja ao Barreiro... ..	3	154	8,00	2,14	6,14	1,15	4,59	31
» a Setubal.....	3	152	8,00	2,08	5,58	1,01	4,57	31
Evora ao Barreiro	3	117	9,30	2,14	4,44	1,00	3,44	31
» a Setubal	3	114	9,30	2,08	4,38	0,56	3,42	31
Vendas Nov. ao Barreir.	1	57	6,30	8,40	2,10	0,19	1,51	31
» a Setubal	1	55	6,30	10,18	3,48	2,11	1,37	34
Setubal ao Barreiro...	1	28	7,20	8,40	1,20	0,14	1,06	26
» » » ...	3	28	12,45	2,14	1,29	0,27	1,02	26
» ás Vendas Nov.	5	55	5,15	7,26	2,11	0,19	1,52	30
Hespanha								
Badajoz a Merida	–	60	3,00	6,01	3,01	0,30	2.31	24
Merida a Badajoz.....	–	60	6,00	9,01	3,01	0,30	2,31	24

RECAPITULAÇÃO

(Velocidade media)

As linhas de Norte e Leste representam uma percursão diaria de 3:566 kilometros, a 35 por hora. As do Sul e Sueste representam uma percursão diaria de 1:144 kilometros, a 30 por hora. Todas as linhas, portuguezas, representam uma percursão diaria de 4:710 kilometros, a 34 por hora.

Differença da velocidade, nas linhas do Norte e Leste, 16,5 por $^{0}/_{0}$ a mais do que nas do Sul e Sueste.

APPENDICE

Horario a começar no

Estações	ASCENDENTES		
	Passageiros — MIXTO N.º 1	Mercadorias — MIXTO N.º 3	Passageiros — N.º 5
	M.	T.	T.
Lisboa (vapor)	7h 15′	1h 15′	4h 30′
Barreiro.. *(partida)*	8 15	2 15	5 30
Lavradio	8 20	2 22	5 35
Alhos Vedros	8 27	2 31	5 42
Moita	8 35	2 40	5 50
Pinhal Novo *(chegad.)*	8 50	3	6 5
Mudança de carruagem para Setubal			
Idem .... *(partida)*	8 55	3 5	6 10
Poceirão	9 20	3 35	—
Pegões	9 40	3 55	—
Vendas Novas	10 15	4 35	—
Monte-Mór	10 45	5 15	—
Casa Branca *(chegad.)*	11 10	5 45	—
Mudança de carruagem para Beja			
Idem .... *(partida)*	11 30	5 55	—
EVORA. *(chegada)*	12 10	6 30	—
Alcaçovas	11 55	6 10	—
Vianna	12 10	6 25	—
Villa Nova	12 23	6 38	—
Alvito	12 50	7 5	—
Cuba	1 15	7 30	—
Beja .... *(chegada)*	1 40	7 55	—

SUESTE DE PORTUGAL

dia 1.º de Maio de 1865

Estações	DESCENDENTES		
	Passageiros — MIXTO N.º 2	Mercadorias — MIXTO N.º 4	Passageiros — N.º 6
	M.	T.	T.
Beja .... *(partida)*	8h 30′	—	3h 15′
Cuba	9 5	—	3 50
Alvito	9 35	—	4 20
Villa Nova	9 55	—	4 40
Vianna	10 20	—	5 5
Alcaçovas	10 35	—	5 20
EVORA *(partida)*	10 20	1h 0′	6 30
Casa Branca *(chegad.)*	11 0	1 45	5 45
Mudança de carruagem			
Idem ... *(partida)*	11 15	1 55	—
Monte-Mór	11 40	2 25	—
Vendas Novas	12 15	3 10	—
Pegões	12 45	3 50	—
Poceirão	1 5	4 15	—
			M.
Pinhal Novo *(chegad.)*	1 30	4 40	9 0
Mudança de carruagem para Setubal			
Idem .... *(partida)*	1 35	4 50	9 5
Moita	1 50	5 10	9 22
Alhos Vedros	1 58	5 18	9 28
Lavradio	2 5	5 25	9 35
Barreiro . *(chegada)*	2 10	5 30	9 40
Lisboa (vapor) (idem)	3 10	6 30	—

RAMAL DE SETUBAL

COMBOIOS ASCENDENTES

Estações	Passageiros — MIXTO N.º 7	Mercadorias — N.º 9	Passageiros — N.º 11
	M.	T.	T.
Barreiro *(partida)*	8h 15′	—	5h 30′
Lavradio	8 20	—	5 35
Alhos Vedros	8 27	—	5 42
Moita	8 35	—	5 50
Pinhal Novo *(chegad.)*	8 50	—	6 5
Idem . . . *(partida)*	9 0	1h 40′	6 10
Palmella	9 15	1 55	6 25
Setubal	9 30	2 10	6 40

COMBOIOS DESCENDENTES

Estações	Passageiros — MIXTO N.º 8	Mercadorias — N.º 10	Passageiros — N.º 12
	M.	T.	T.
Setubal . . *(partida)*	8h 20′	12h 50′	4h 15′
Pelmella	8 35	1 5	4 30
Pinhal Novo *(chegad)*	8 50	1 20	4 45
Idem . . . *(partida)*	9 5	1 35	4 50
Moita	9 22	1 50	5 10
Alhos Vedros	9 28	1 58	5 18
Lavradio	9 35	2 5	5 25
Barreiro *(chegada)*	9 40	2 10	5 30

Distancias kilometricas a pagar nas linhas de Norte e Leste

PASSAGEIROS

(por kilometro)

1.ª Classe 18,90
2.ª » 14,70
3.ª » 10,50

a																									
oço do Bispo																									
4	Olivaes																								
7	3	Sacavem																							
4	11	8	Povoa																						
9	15	13	5	Alverca																					
3	20	17	9	5	Albandra																				
7	24	21	13	9	5	Villa Franca																			
3	30	27	19	15	11	7	Carregado																		
4	41	38	30	26	21	17	11	Azambuja																	
1	48	45	38	33	29	25	19	8	Reguengo																
7	54	51	43	39	35	31	24	14	6	Sanct'Anna															
1	68	65	57	53	49	45	38	28	20	15	Santarém														
1	77	75	67	63	58	54	48	37	30	24	10	Valle de Figueira													
1	87	85	77	72	68	64	58	47	40	34	20	10	Matto Miranda												
9	96	93	85	81	77	72	66	56	48	42	28	19	9	Torres Novas											
3	100	97	89	85	81	77	70	60	52	47	32	23	13	5	**Entroncamento**										
8	114	112	104	99	95	91	85	74	67	61	47	37	23	19	15	Paialvo									
6	123	120	113	108	104	100	94	83	75	70	56	46	36	28	24	9	Chão de Maçãs								
6	133	130	122	118	114	109	103	93	85	79	65	56	46	37	33	19	10	Cacharias							
6	143	140	132	128	124	120	113	103	95	90	75	66	56	48	43	29	20	11	Albergaria						
8	155	152	144	140	136	132	125	115	107	101	87	78	68	60	55	41	32	23	12	Vermoil					
6	163	160	153	148	144	140	134	123	115	110	96	86	76	68	64	49	41	31	21	9	Pombal				
2	179	176	168	164	160	156	149	139	131	126	111	102	92	84	80	65	56	47	37	25	16	Soure			
8	195	192	184	130	176	172	165	155	147	141	127	118	108	100	95	81	72	63	52	40	32	16	Formoselha		
8	205	202	194	190	186	181	175	165	157	151	137	128	118	110	105	91	82	73	62	50	42	26	10	Taveiro	
4	211	208	200	196	192	188	181	171	163	158	143	134	124	116	111	97	88	79	68	57	48	32	17	7	**Co**
2	219	216	208	204	199	195	189	179	171	165	151	142	132	123	119	105	96	86	76	64	56	40	24	14	8
3	230	227	219	215	211	206	200	190	182	176	162	153	143	134	130	116	107	98	87	75	67	51	35	25	19
1	238	235	228	223	219	215	209	198	191	185	171	161	151	143	139	124	116	106	96	84	76	60	44	34	28
9	246	243	235	231	227	223	216	206	198	192	178	169	159	151	146	132	123	114	103	92	83	67	52	42	35
0	266	264	256	251	247	243	237	226	219	213	199	189	180	171	167	153	144	134	124	112	104	88	72	62	56
4	281	278	270	266	262	258	251	241	233	228	214	204	194	186	182	167	158	149	139	127	118	103	87	77	71
8	294	292	284	280	275	271	265	254	247	241	227	217	208	199	195	181	172	162	152	140	132	116	100	90	84
9	306	303	295	291	286	282	276	265	258	252	238	229	219	210	206	192	183	173	163	151	143	127	111	101	95
7	314	311	303	299	295	291	285	274	266	261	247	237	227	219	215	200	191	182	172	160	151	136	120	110	104
5	321	319	311	307	302	298	292	281	274	268	254	244	235	226	222	208	199	189	179	167	159	143	127	117	111
9	326	323	315	311	307	303	296	286	278	272	258	249	239	231	226	212	203	194	183	172	163	147	132	122	115
7	104	101	93	89	85	80	74	64	56	50	36	27	17	8	4	19	28	37	47	59	68	83	99	109	115
5	112	109	101	97	93	89	82	72	64	58	44	35	25	17	12	27	36	45	55	67	76	91	107	117	123
6	123	120	112	108	104	100	94	83	75	70	56	46	36	28	24	38	47	56	67	79	87	103	119	129	135
2	129	126	118	114	109	105	99	88	81	75	61	52	42	33	29	44	52	62	72	84	92	108	124	134	140
3	140	137	129	125	121	117	110	100	92	87	72	63	53	45	41	55	64	73	84	95	104	120	135	145	152
0	157	154	146	142	138	134	127	117	109	103	89	80	70	62	57	72	81	90	100	112	121	136	152	162	168
1	177	175	167	163	158	154	148	137	130	124	110	100	91	82	78	92	101	111	121	133	141	157	173	183	189
6	193	190	182	178	174	170	163	153	145	140	125	116	106	93	94	108	117	126	137	148	157	173	188	198	205
1	208	205	197	193	189	185	178	168	160	155	140	131	121	113	108	123	132	141	151	163	172	188	203	213	219
4	220	218	210	206	201	197	191	180	173	167	153	143	134	125	121	135	144	154	164	176	184	200	216	226	232
3	239	236	229	224	220	216	210	199	192	186	172	162	152	144	140	154	163	173	183	195	203	219	235	245	251
2	259	256	248	244	239	235	229	218	211	205	191	182	172	163	159	173	182	192	202	214	222	238	254	264	270
2	269	256	259	254	250	246	240	229	221	216	202	192	182	174	170	184	193	203	213	225	233	249	265	275	281
8	275	272	264	259	256	251	245	235	227	221	207	198	188	179	175	190	198	208	218	230	239	254	270	280	286

Barreiro
2 Lavradio
5 3 Alhos Vedros
8 6 3 Moita
15 13 10 7 Pinhal Novo
23 21 18 15 8 Palmella
28 26 23 20 13 5 Setubal
30 28 25 22 15 23 28 Poceirão
42 40 37 34 27 35 40 12 Pegões
57 55 52 49 42 50 55 27 15 Vendas Novas
75 73 70 67 60 68 73 45 33 18 Monte Mór
90 88 85 82 75 83 88 60 48 33 15 Casa Branca
102 100 97 94 87 95 100 72 60 45 27 12 Alcaçovas
110 108 105 102 95 103 108 80 68 53 35 20 8 Vianna
116 114 111 108 101 109 114 86 74 59 41 26 38 46 Evora
117 115 112 109 102 110 115 87 75 60 42 27 15 7 53
125 123 120 117 110 118 123 95 83 68 50 35 23 15 61
137 135 132 129 122 130 135 107 95 80 62 47 35 27 73
154 152 149 146 139 147 152 124 112 97 79 64 52 44 90

Distancias kilometricas a pagar nas linhas de Sul e Sueste

PASSAGEIROS
(por kilometro)
1.ª Classe 25,20
2.ª » 18,90
3.ª » 12,60

Villa Nova
8 Alvito
20 12 Cuba
37 29 17 **Béja**

Imbra
Souzellas
12 Mealhada
20 9 Mogofores
28 17 8 Oliveira do Bairro
48 37 29 21 Aveiro
63 52 43 36 15 Estarreja
76 65 57 49 29 14 Ovar
87 76 68 60 40 25 12 Esmoriz
96 85 76 69 48 34 20 9 Granja
103 92 84 76 56 41 27 16 8 Valladares
108 97 88 80 60 45 32 21 12 5 **Villa Nova de Gaia**
123 134 143 150 171 185 199 210 218 226 230 Barquinha
131 142 151 158 179 194 207 218 227 234 238 9 Praia
142 153 162 170 190 205 218 229 238 245 250 20 12 Tramagal
148 159 167 175 196 210 224 235 243 251 255 25 17 6 Abrantes
159 170 179 186 207 222 235 246 255 262 266 37 29 17 12 Bemposta
176 187 196 203 224 239 252 263 272 279 283 54 46 34 29 17
197 208 216 224 244 259 272 284 292 299 304 74 66 55 49 38
212 223 232 239 260 275 288 299 308 315 319 90 82 70 65 53
227 238 247 254 275 290 303 314 323 330 334 105 97 85 80 68
240 251 259 267 287 302 315 327 335 342 347 117 109 98 92 81
259 270 278 286 306 321 334 345 354 361 366 136 128 117 111 100
278 289 297 305 326 340 354 365 373 381 385 155 147 136 130 119
288 300 308 316 336 351 364 375 384 391 396 166 158 147 141 130
294 305 314 321 342 356 370 381 389 397 401 171 163 152 147 135

Para se saber a distancia de um a outro ponto, traça-se uma linha perpendicular desde a 1.ª estação e outra horisontal desde a 2.ª: no vertice d'ellas acha-se o resultado

EXEMPLO

Ovar
?
224.....Abrantes

Ponte de Sôr
21 Chança
37 16 Crato
52 31 15 Portalegre
64 43 28 13 Assumar
83 62 47 32 19 Sanct'Eulalia
102 82 66 51 39 20 Elvas
113 92 77 62 49 30 11 Fronteira
118 98 82 67 55 36 17 6 **Badajoz**

SECÇÃO DE ANNUNCIOS

Supprimimos esta secção por duas razões:

1.ª Porque o geral dos negociantes ainda não conhece a conveniencia, que póde provir aos seus estabelecimentos, sendo annunciados nas obras d'este genero.

2.ª Porque, infelizmente, aquelles que a conhecem, têm sido tão *escandalosamente lograd*os, que por isso justificadamente desconfiam de tudo.

Estas duas razões são sufficientes para provar que tentar obter annuncios nos não daria *honra nem proveito*, e por isso resolvemos esperar duas cousas:

1.ª Ver se a acceitação que a nossa obra tiver do publico é sufficiente para animar os annunciantes.

2.ª Dar tempo áquelles que o não têm feito para reconhecerem que o annuncio feito 'numa obra d'esta natureza tem mui diversas conveniencias do que os que são feitos nos jornaes, porque estes são lidos por um limitado numero de individuos, e no dia seguinte já se não sabe d'elles, em quanto que aquelles estão todos os dias á mão, ou acompanham o viajante para toda a parte.

Fica portanto reservado para o anno futuro o augmento d'esta especialidade para aquelles que d'ella quizerem usar.

CONCLUSÃO,
PEDIDO E AGRADECIMENTO

Concluiremos a nossa tarefa, prestando algumas explicações, fazendo um pedido, e dando diversos agradecimentos.

Como os leitores encontrarão indicado no texto da obra, tencionavamos illustrar as capas do nosso *Roteiro* com as gravuras da estação do Barreiro e da ponte do Tejo.

'Nesse intuito mandámos fazer as competentes chapas á vista de umas gravuras com que deparámos no interessante jornal *Archivo Pittoresco*, sem que nos passasse pela lembrança o *direito de propriedade*.

Recordámo-nos d'isso quando as chapas já estavam promptas, e foi então que nos dirigimos ao escriptorio d'aquelle jornal, para pedir a competente licença de reproducção, mas conhecendo logo *pyrrhonismo no direito de propriedade*, e por isso, em logar de pedir licença para usar das nossas chapas, pedimos que nos vendessem as suas, porque assim nos ficava o direito de usar das nossas, visto que as outras deviam estar cançadas; mas recusaram-se a isso.

Não desistimos do nosso intento, e voltámos lá segunda vez, propondo que nos imprimissem as capas; mas tambem se recusaram a isso.

Tivemos portanto de abandonar o nosso projecto, ficando com a despesa feita, sem proveito.

Fomos porém mais felizes com o mappa; porque, tendo tambem reduzido a *Carta de Portugal*, do sr. E. A. de Bettencourt, ao ponto em que a offerecemos aos nossos leitores, sem nos lembrar que iamos atacar o *direito de propriedade*, dirigimo-nos ao sr. Bettencourt, quando já estava a tiragem prompta, e elle com a maior franqueza e galhardia nos concedeu a licença que sollicitámos, pelo que lhe repetimos aqui os agradecimentos que então lhe démos.

Podemos affiançar que a reducção está com a maior exac-

tidão, porque a fizemos com todo o cuidado; e o sr. Palha, gravador geodesico, a quem encarregámos a reproducção, fez este trabalho com a mais escrupulosa certeza; comtudo faltam muitas cousas, que nos vimos obrigados a supprimir, sendo a mais essencial a divisão de concelhos; e por isso aconselhamos aos amadores que comprem a *Carta de Portugal* do sr. Bettencourt, porque a perfeição da obra, e o diminuto preço de 720 réis por que ella se vende, convida a isso.

Não perderam porém muito os leitores com a falta das duas gravuras, porque, se a nossa obra tiver a acceitação que esperamos e desejamos, publicaremos regularmente um *Roteiro* em cada anno futuro, dispondo as cousas por fórma que em fins de dezembro esteja prompto para ser distribuido.

Para então reservamos o indemnizar amplamente os nossos leitores da falta que tiveram agora, enriquecendo, não as capas, mas o texto da obra, com gravuras, representando vistas de povoações e monumentos de maior consideração no paiz.

Ajude-nos o público, que nós procuraremos cumprir fielmente a nossa missão; e para isso principiamos fazendo o seguinte

PEDIDO

Poucas são as localidades em que deixe de haver um ou mais individuos conhecedores de quanto ha 'nellas de bom, e desejem que sejam conhecidas e não fiquem no olvido.

A estes rogamos o especial favor de nos remetter quantos dados, informações e esclarecimentos julguem dignos de occupar um logar no *Roteiro* para elucidar o viajante, e que egualmente nos indiquem qualquer inexactidão, que encontrem no presente, para a corrigirmos no futuro.

Como alguem poderá persuadir-se que fazemos este pedido para nos poupar a trabalho, vamos apresentar dois exemplos, que provarão exuberantemente não ser esse o motivo:

1.º Quando resolvemos compor a presente obra, não só fomos pessoalmente a muitos pontos, como tambem pedimos apontamentos e informações para toda a parte.

Dirigimo-nos aos amigos e conhecidos, e até a immensas pessoas que não conheciamos, e fomos muito mais coadjuvados pelos ultimos do que pelos primeiros, como se vê no facto que registramos no artigo *Vouga*, por causa da barra de Aveiro.

2.º Tambem fomos a Evora, onde obtivemos informações

que julgavamos muito competentes; mas ha poucos dias deparámos com um artigo na *Folha do Sul*, que nos mostrou o contrario, visto que não nos disseram haver 'naquella cidade uma bibliotheca com objectos dignos da apreciação de muitos viajantes, como indica o mesmo artigo, que passamos a transcrever.

«Na bibliotheca pública d'esta cidade ha muitos dos mais antigos livros que se imprimiram nas cidades em que primeiro se estabeleceu a typographia. 'Numa pequena sala, a que chamam *gabinete central*, estão depositados alguns 300 volumes, impressos, pela maior parte, no seculo xv. São quasi todos em latim, mas ha alguns em portuguez, como o *Almanack* de Abrahão Zacuto, publicado em 1496 em Leiria; a celebre *Vita Christi* em 2 volumes, publicados em Lisboa no anno de 1495; os *Autos dos Apostolos* (unico exemplar de que ha noticia), publicados em Lisboa em 1505; o *Cancioneiro Geral* de Rezende, Lisboa, 1516; o *Sacramental* de Crimente Sanches de Verchial, Lisboa, 1502; etc.

«Entre os livros latinos ha alguns de inestimavel valor, e entre estes o segundo volume da biblia impressa na cidade de Moguncia por Guttemberg, pelos annos de 1450 a 1455.

«Todos estes livros porém, que valem muitos contos de réis, estão em uma pequena casa sem ar e sem luz, muito humida, onde não podem deixar de se deteriorar. Nem ha outro logar, em que se colloquem, pela grande falta de espaço, que ultimamente se tornou ainda maior com o estado de ruina da sala septemtrional d'onde se tiraram mais de oito mil volumes, que estão pelo chão nas outras salas da bibliotheca.

«É para lamentar que, havendo já mais de oito mezes que a mencionada sala começou a arruinar-se, não se dessem até hoje as providencias necessarias para 'nella se fazerem os reparos de que precisa!»

Parece-nos que não restará dúvida da razão do nosso pedido; e por isso, aquelles que nos quizerem honrar com a sua collaboração, basta sobrescriptar com o nosso nome para Lisboa.

Como fallamos nas pessoas a quem pedimos coadjuvação, aproveitamos a occasião para novamente agradecer áquelles que nos obsequiaram; e se porventura deixamos de o fazer directamente a algum, esperamos nos seja relevada essa omissão, motivada pela confusão das nossas occupações, e não por falta de devida gratidão.

Aproveitamos tambem a occasião para agradecer em geral a todos os empregados da imprensa da Universidade, e

em especial aos ill.mos srs. Olympio Nicolau Ruy Fernandes, José Pereira Junior, drs. Abilio Augusto da Fonseca Pinto e Antonio Joaquim de Sá Mendonça e Adrião Marques o zelo e boa vontade que empregaram para a publicação da nossa obra, e que nos obriga a mostrar-lhes a nossa gratidão, recommendando aquelle estabelecimento a todos os que quizerem fazer publicações com perfeição, aceio e economia; circumstancias que os escriptores devem procurar reunir desde o principio até ao

FIM.

APPENDICE

Uma grave molestia, que ha mezes nos martyrisa, tem demorado a publicação do nosso *Roteiro*.

Durante este tempo algumas alterações se têm dado, das quaes apontaremos, por essenciaes, as seguintes:

SERVIÇO DE NAVEGAÇÃO A VAPOR DE LISBOA PARA O PORTO, MADEIRA, ALGARVE, AÇORES E AFRICA — A pag. 87 indicámos o serviço da companhia Luzitania.

Esta companhia, que tem tres vapores, *Luzitania*, *Maria Pia* e *Lisboa*, regularisou o serviço dos mesmos, pela seguinte forma:

O *Luzitania* em serviço para o Porto, pelos seguintes preços:

1.ª camara 6$000 réis; 2.ª 4$000 réis; convés 2$000 réis.

O mesmo *Luzitania* ou o *Maria Pia* uma vez por mez para a Madeira pelos seguintes preços:

1.ª camara 27$000 réis; 2.ª 22$500 réis; convés 5$000 réis.

O *Lisboa* para o Havre, uma ou duas vezes por mez, pagando-se de passagem 36$000 réis.

N. B. Este vapor só tem uma camara (1.ª); mas se porventura em qualquer viagem for algum dos outros, pagarão em tal caso os passageiros que forem na 2.ª camara 28$800 réis.

A *companhia geral portugueza de navegação a vapor*, que veiu substituir a *União Mercantil*, depois do que escrevemos a folhas 87 e 88, regularisou provisoriamente o seu serviço pela seguinte forma:

Para o Algarve, a 1, 11 e 21 de cada mez.

Para os Açores, a 15 de cada mez.

Para a Africa, a 20 de cada mez.

Os preços são os seguintes:

Algarve

(sem comida)

De Lisboa a	1.ª camara	2.ª camara	Convés
Sines	4$400	3$800	1$600
Lagos e Portimão	7$500	5$700	2$000
Faro e Olhão	8$000	6$400	2$400
Tavira.	8$300	6$800	2$800

Menores até 2 annos, gratis.
» de 2 a 4 annos 1/4
» de 4 a 10 » 1/2

Comida	1.ª camara	2.ª camara
Almoço	300	200
Jantar	600	400
Ceia ou chá	160	160
Chavena de chá, café, ou caldo ...	40	40

Açores

De Lisboa a	1.ª camara	2.ª camara	3.ª camara (sem cama)	Convés
S. Miguel ...	30$000	26$000	10$000	6$750
Terceira.	32$000	28$000	11$250	8$000
S. Jorge, Graciosa, ou Fayal	34$000	29$000	13$500	10$000

Menores até 2 annos, gratis.
» de 2 a 4 annos 1/4
» de 4 a 10 » 1/2

Africa

De Lisboa a	1.ª camara	2.ª camara	3.ª camara
Madeira	27$000	18$000	9$000
S. Vicente ou S. Thiago .	72$000	54$000	30$000
Principe ou S. Thomé...	120$000	90$000	40$000
Ambriz ou Loanda	150$000	110$000	45$000
Benguella.....	160$000	120$000	50$000
Mossamedes	170$000	130$000	55$000

Menores até 2 annos. gratis.
» de 2 até 4 annos 1/4
» de 4 até 10 » 1/2

Os preços são do cada beliche.

Cada duas creanças que paguem meia passagem, e quatro que paguem um quarto, tem um beliche.

O passageiro que quizer ir só num camarim, paga os outros logares que occupar, com o abatimento de 20 por %.

Os passageiros do estado pagam menos um terço dos preços geraes.

Alem do que fica dito, julgámos conveniente fazer conhecer o seguinte

Regulamento

Art. 1.º Nenhum logar se considera tomado em quanto a importancia da passagem não for paga. A preferencia da escolha das camaras se dará conforme as datas em que os passageiros se ajustarem e pagarem.

Art. 2.º O passageiro que deixar de embarcar só terá direito á restituição de metade da passagem que tiver tomado.

Art. 3.º Salvo ajuste especial, nenhum passageiro póde ser accommodado num camarim só, em quanto houver logar para collocal-o com outros passageiros.

Art. 4.º Os passageiros para maior distancia terão sempre preferencia na escolha dos camarotes em concurrencia com os passageiros dos portos intermediarios. Esta regra, porem, não servirá para desaccommodar algum passageiro intermediario em quanto no navio houver desoccupado algum camarote egual.

Art. 5.º Quando no seguimento de viagem o passageiro de 3.ª camara quizer mudar para 2.ª camara ou d'esta para a 1.ª camara, pagará a differença entre o preço da passagem depois do ultimo porto por que o vapor tiver feito escala até ao seu destino.

Art. 6.º Nenhum passageiro que não tenha pago todos os beliches de um camarim poderá occupar só esse camarim quando haja passageiros da mesma classe a accommodar.

Art. 7.º Os passageiros não podem levar para bordo para seu uso durante a viagem vinhos, aguas-ardentes, licores ou outras bebidas, havendo a bordo sortimento d'estes objectos por preços modicos.

Art. 8.º A bagagem pesada, menos saccos de noite e caixas de chapéos, deve ser conduzida a bordo com antecedencia, procurando os passageiros sobre este ponto esclarecimentos nas agencias.

Art. 9.º Mercadorias não são admittidas a bordo a titulo de bagagem, e todo o dinheiro, ouro e prata em obra ou barra, joias ou outros objectos de valor pagarão o frete estabelecido na tabella.

Art. 10.º É permittido a cada passageiro de camara, livre de frete como bagagem, um bahú, um sacco de noite e uma chapeleira, ou volumes equivalentes. Para evitar enganos e descaminhos, os passageiros terão cuidado de pôr letreiros com o seu nome e destinos em todos os volumes que lhes pertencerem.

Art. 11.º Toda a bagagem que exceda o permittido, pagará o frete de medição estabelecida na tabella da carga; porem a companhia não póde sujeitar-se a levar taes excessos de bagagem sem declaração expressa no ajuste da passagem.

Art. 12.º Encontrando-se a bordo qualquer objecto sonegado ao pagamento de frete, pagará triplicado frete. Se houver connivencia de alguem de bordo será expulso do serviço da companhia, tendo pago antes uma mulcta de 10 vezes o

valor em que a lezava. O mesmo se practicará a respeito de passageiro que porventura se encontrar illegalmente.

Art. 13.º Nem a companhia nem o navio se constituem responsaveis por qualquer perda, damno ou demora de bagagem, sejam quaes forem as circumstancias, nem respondem egualmente por volumes, joias ou objectos preciosos, que pertençam aos passageiros, quando não tenham sido manifestados como carga ou valores.

Art. 14.º Nem a companhia nem o navio se consideram responsaveis por qualquer perda que os passageiros possam soffrer por demora na viagem ou por aquellas que resultam de sinistros.

Art. 15.º Não são egualmente responsaveis pelas consequencias que possam resultar dos regulamentos sanitarios ou medidas de precaução tomadas pelas auctoridades, e que possam impedir o embarque ou desembarque dos passageiros.

Art. 16.º As pessoas perigosamente doentes ou affectadas de molestias contagiosas assim como as em estado de demencia não podem ser recebidas a bordo como passageiros. No caso que durante a viagem se reconheça que um passageiro está affectado de molestia contagiosa, será desembarcado á sua custa no primeiro porto onde houver lazaretto, por que o vapor fizer escala, logo que se reconheça a molestia. Este passageiro terá comtudo o direito de continuar a viagem até ao seu destino em qualquer dos paquetes da companhia, logo que se achar completamente restabelecido.

Art. 17.º E prohibida aos passageiros a entrada na casa da machina ou no logar destinado ao commandante ou officiaes de quarto, que não deverão ser distrahidos ou embaraçados no serviço a seu cargo.

Art. 18.º Todos os passageiros devem comparecer á meza na occasião de serem servidas as comidas; exceptuam-se aquelles que por estado de molestia devam ser servidos nos seus camarotes, e que o facultativo de bordo assim o julgue conveniente.

Art. 19.º As horas em que devem ser servidas as comidas são: aos passageiros de 1.ª camara almoço ás 8 1/2, jantar ás 3 1/2, chá ás 8 1/2. Aos passageiros de 2.ª camara serão servidas as comidas uma hora antes dos de 1.ª camara.

Uma hora antes da indicada, serão servidas as creanças filhos dos passageiros.

Os passageiros de 3.ª classe serão servidos á hora que o 1.º commandante julgar mais conveniente para regularidade do serviço.

Este serviço será annunciado meia hora antes pelo toque de um sino.

Art. 20.º Não é permittido aos passageiros fumar nos camarotes ou salões, mas sim sobre o convés no local para isso destinado pelo 1.º commandante.

Art. 21.º Os passageiros de 3.ª classe não poderão ser admittidos aos logares reservados para os de camara.

Art. 22.º Os criados dos passageiros sómente poderão entrar nas camaras ou camarins em serviço de seus amos, não podendo ahi demorar-se alem do tempo indispensavel para esse serviço.

Art. 23.º Ás onze horas da noite todas as luzes dos salões e camarotes serão apagadas, e só ficarão as dos candieiros fixos.

Depois d'esta hora não se fará serviço algum nas camaras, e os criados só poderão ser chamados em caso de doença, ou urgencia casual de que o commandante terá conhecimento.

Art. 24.º Todas as representações que os passageiros tenham a fazer serão dirigidas ao 1.º commandante.

Art. 25.º Roga-se a todos os passageiros, que tiverem de fazer queixas sobre o serviço a bordo, que as dirijam pelo correio a Warburg & Dotti em Lisboa, com indicação do seu nome e morada; communicações anonymas nunca serão attendidas.

CAMINHOS DE FERRO DE SUL E SUESTE — A anterior companhia trazia o seu escriptorio na copa do chapéo d'um dos seus empregados, o que fazia com que ninguem soubesse aonde devia dirigir-se para tractar qualquer negocio com ella.

A actual regularisou tão sensivel falta, estabelecendo o seu escriptorio na rua do Ferregial de cima n.º 12.

HOTEIS E HOSPEDARIAS — Retiramos qualquer elogio que fizessemos a algum d'estes estabelecimentos.

Por exemplo, a pag. 96 e 100 fallámos com louvor em dois d'estes estabelecimentos, um em Luso e o outro na Mealhada; e hoje vemo-nos obrigados a declarar que, de então para cá, têm elles soffrido consideravel mudança do que então eram, declaração que fazemos porque não queremos ser accusados de elogiar por *encommenda:* a nossa obrigação é fallar a verdade a todos, e por principio nenhum nos separaremos de tal dever.

DILIGENCIAS — Dissemos a pag. 100 que na Mealhada havia tres para Vizeu.

Hoje ha apenas *uma e meia*...

Expliquemos.

Apresentam-se alli tres diligencias, sendo duas para Vizeu, e uma para Mangualde.

Ora da Mealhada sáem apenas duas: uma, que segue directamente para Vizeu, levando as malas do correio; e outra, que segue até Sancta Comba, e ahi divide os passageiros que leva uns para Vizeu, outros para Mangualde; o que prova sufficientemente haver apenas *uma e meia* para Vizeu.

Parece-nos que as auctoridades deviam fiscalisar este serviço, porque uma tal combinação, sendo proveitosa aos donos das diligencias, póde ser prejudicialissima aos passageiros.

Por exemplo:

Se as diligencias de Vizeu e Mangualde vierem com os logares todos occupados, como ha de ser a cousa em Sancta Comba, onde apenas ha uma para conduzir os passageiros das duas?...

DILIGENCIA PARA CINTRA — A pag. 78 indicámos a diligencia que a companhia dos omnibus tinha estabelecido para Cintra.

Esta carreira, porém, terminou em consequencia do incendio que houve nas cavalhariças onde estava o gado da companhia, incendio que lhe fez perecer grande numero de cavallos.

O sr. Gomes, filho, de quem fallámos a pag. 86, e que mora na rua de S. Francisco n.º 2 a 4, estabeleceu uma carreira diaria para Cintra, sendo os preços os seguintes:

De Lisboa para a Porcalhota	320
Da Porcalhota para Ponte Pedrinha	180
De Ponte Pedrinha para o Papel	160
Do Papel para Rio de Mouro	200
De Rio de Mouro para Cintra	320
De Lisboa para Cintra	1$000

De Cintra para Rio de Mouro	320
De Rio de Mouro para o Papel	200
Do Papel para Ponte Pedrinha	160
De Ponte Pedrinha para a Porcalhota	180
Da Porcalhota para Lisboa	320
De Cintra para Lisboa	1$000

FONTE DOS AMORES — Em uma nota que lançámos a pag. 155, quando descrevemos o terceiro passeio de recreio em Coimbra, dissemos que o sr. Baeta Neves, digno portuguez residente no Brazil, fizera um donativo de 200$000 réis para melhoramentos na decantada fonte dos amores, e que essa quantia fôra entregue ao sr. presidente da camara de Coimbra para lhe dar o competente destino.

Agora, porem, vemo-nos forçados a dizer que tal offerta não foi acceita, *porque o sr. presidente, em attenção ás estreitas relações de amizade e parentesco que tem com o proprietario da referida fonte, não quiz tomar parte n'este negocio, nem ser interprete para com o offerente!!*

Nós, porém, que não temos nada que nos embarace de o fazer, registraremos aqui o facto inqualificavel de ter a camara de Coimbra preferido conservar aquelle local no estado indecente, em que se acha, a acceitar o offerecimento do sr. Baeta Neves.

Aquelles e este serão julgados por quem visitar o local em questão .....
.....

BOTA-FORA DE PASSAGEIROS — Até ha pouco era tolerado que qualquer individuo acompanhasse um amigo até á partida dos comboyos.

Foram, porém, taes e tantos os abusos, que se seguiram a essa tolerancia, que a direcção se viu forçada a suspender essa concessão, e hoje a ninguem é permittido acompanhar qualquer pessoa, senão até á porta da sala de espera.

Aquelles, porém, que quizerem *sophismar* tal prohibição, têm um meio muito simples, que é comprar bilhete de transito para a estação mais proxima, porque com esse bilhete acompanham o seu amigo até á sala de espera, d'ahi seguem até ao comboyo quando é dado o aviso, e logo que ahi chegam se hão de entrar para a carruagem, deixam-se ficar na *plataforma*, e depois que o comboyo parte, retiram-se muito descansados.

ÁS CAMARAS MUNICIPAES A QUEM COMPETIR — Escusado devia ser fallar na utilidade que provem a qualquer povoação junto á qual seja collocada uma estação dos caminhos de ferro.

Vemo-nos, porém, obrigados a isso, porque a maior parte d'essas povoações não attendem a que essa utilidade, para ser effectiva, deve ser promovida convenientemente.

Um dos meios de a promover é procurando attrahir alli a

concurrencia de viajantes e passageiros, já pelos bons commodos e distracções que elles encontrem, e já pela certeza e commodidades de vehiculos, que os transportem aonde lhes convier.

Quem está no caso de promover e fiscalisar isso são as camaras municipaes; mas infelizmente vemos que ellas não curam absolutamente d'isso.

Para prova do que dissemos bastam alguns exemplos, taes como os que se seguem:

Oliveira do Bairro dista de Mogofores 8 kilometros.

Em cada uma d'estas povoações ha estação do caminho de ferro; mas, apesar d'isso, o correio larga as bolças com a correspondencia de Oliveira em Mogofores, donde depois é conduzida 'numa cavalgadura para o seu destino.

Que tal irregularidade se dê no serviço postal, não nos admira, mas que a camara de Oliveira não procure remedial-a e dispenda cem mil réis annuaes em mandar buscar a 8 kilometros de distancia aquillo que podia e devia ser-lhe entregue á porta, é que nos espanta.

Não seria melhor que essa quantia fosse applicada para auxiliar o estabelecimento de qualquer vehiculo que conduzisse passageiros da estação para qualquer parte?

'Noutro genero é a irregularidade que encontramos com o serviço entre a estação de Mogofores e Agueda.

A correspondencia para Agueda é entregue na estação de Mogofores, e d'alli conduzida para Anadia, aonde o correio de Agueda a manda buscar.

O serviço do correio de Agueda é feito 'num *char-à-bancs*, que conduz passageiros a 400 réis.

Este *char-à-bancs* passa na Ponte da Pedra a um kilometro de distancia da estação de Mogofores, e segue para Anadia d'alli dois kilometros.

Resulta d'ahi que quem quizer vir de Agueda para a estação, ou vice-versa, tem de seguir a pé, e com a bagagem ás costas, a distancia que ha entre a Ponte da Pedra e a estação!

Se a camara de Agueda zelasse os interesses do municipio, como devia, procurava fazer com que a correspondencia fosse entregue na estação, aonde o conductor iria buscar as bolças, e ao mesmo tempo conduzia os passageiros que houvesse, sem que estes soffressem incommodo algum.

A Mealhada tambem dá materia sufficiente para notarmos o desleixo que as camaras têm pela administração dos municipios.

Esta povoação por muitas circumstancias tem apresentado um extraordinario desenvolvimento, e uma d'ellas é a proximidade de Luso e Bussaco.

Como dissemos a pag. 100 ha durante a quadra dos banhos dois *char-à-bancs*, que conduzem passageiros a 200 réis entre Luso e Mealhada.

Succedia muitas vezes, porém, que estes vehiculos faltavam porque os banhistas os alugavam para passeios de recreio, com o que causavam muitos transtornos a passageiros, que alli chegavam contando encontral-os.

Estes factos devem ser prevenidos, e á camara compete procurar o meio de os impedir.

Tambem deve atalhar ao abuso que practicam os arreeiros d'alli, que não se pejam de levar 3$000 réis por conduzir quatro passageiros da Mealhada a Luso, como ainda ha pouco nos succedeu.

Taes abusos apresentam um resultado negativo; porque, se no momento deixam esse interesse que o passageiro se vê forçado a dar-lhes, faz com que depois diminúa a concurrencia com o receio de taes tropelias.

A camara da Villa da Feira, tambem aproveitaria, se procurasse meios de se estabelecer uma diligencia que de Ovar conduzisse o correio e passageiros, embora contribuisse com algum subsidio para isso, porque o que prejudicasse por esta forma, utilisal-o-hia por outra.

Centenares de cousas ha com que as povoações proximas das estações das linhas ferreas podem aproveitar e promover os melhoramentos materiaes dos seus municipios, se quizerem attender a ellas, e procurarem dar-lhes o desenvolvimento conveniente.

TYPOGRAPHIAS — Tendo fallado nas imprensas, *Nacional*, em Lisboa, e da *Universidade*, em Coimbra, com o louvor que lhes é devido, julgamos dever tambem mencionar dois estabelecimentos do mesmo genero tambem dignos de especial menção, e são a typographia da *Gazeta de Portugal* situada na rua da Parreirinha, proximo ao theatro de S. Carlos em Lisboa, e a do *Commercio do Porto* (jornal) situada na rua da Ferraria de baixo, na cidade d'este ultimo nome.

A primeira é digna de ser visitada pelo seu aparatoso salão de composição; a segunda pela sua excellente casa de machinas e prelos, inquestionavelmente a maior que no paiz ha, com tal destino.

Tanto em uma como na outra, são admittidos os visitantes com a melhor boa vontade.

Concluiremos lembrando á camara de Coimbra, a conveniencia de mandar um dos seus zeladores ficalisar que os *engajadores de freguezes* para os *char-à-bancs* não incommodem os passageiros, como costumam, ao sahirem para fóra das grades que separam o recinto da estação.

FIM DO APPENDICE.

INDICE

Dividido em tres partes

GEOGRAPHIA, MISCELLANEA E CAMINHOS DE FERRO

GEOGRAPHIA

Resumo geographico 1

A

Abrantes — Agueda — Albergaria a Velha — Alcacer do Sal — Alcobaça — Alcanede — Aldeia Gallega — Alemquer — Alhandra — Almourol — Amarante — Anadia — Ançã — Ancas — Arraiolos — Arronches — Aveiro — Azambuja.

B

Badajoz — Barcellinhos — Barcellos — Barquinha — Barreiro — Batalha — Beira — Beja — Braçal (minas do) — Braga — Bragança — Bussaco.

C

Cacilhas — Caldas da Rainha — Caldas de Vizella — Cantanhede — Cartaxo — Carregado — Cascaes — Castello Branco — Castello de Faria — Chamusca — Chaves — Cintra — Coimbra — Collares — Covilhã — Crato.

D

Douro (rio).

E

Eixo — Elvas — Entroncamento — Estarreja — Estremoz — Evora.

F

Famalicão — Faro — Figueira — Foz do Douro.

G

Gollegã — Guadiana (rio) — Guarda — Guimarães.

I

Ilhavo.

L

Lagos — Lamego — Leiria — Lessa do Bailio — Lessa da Palmeira — Lisboa — Lorvão — Lourinhã — Luzo.

M

Mafra — Marinha grande (fabricas da) — Marvão — Mattosinhos — Mealhada — Miranda — Mirandella — Mogofores — Monção — Moncorvo — Mondego (rio) — Mont'alegre — Monte-juncto — Moura — Monte-mór-o-novo — Monte-mór-o-velho — Mortagua — Moita — Moz — Murtoza — Murça.

O

Olivaes — Oliveira d'Azemeis — Oliveira do Bairro — Oliveirinha — Ourem — Ovar.

P

Palmella — Pedrogão — Penafiel — Peniche — Pesqueira — Pernes — Pinhel — Poço do Bispo — Pombal — Ponte da Barca — Ponte de Lima — Ponte do Tejo — Portalegre — Porto — Porto de Moz.

R

Regua — Rio-maior.

S

Sacavem — Sado (rio) — Sagres — Sam-ciriz — Sanct'Anna — Sancta Comba-Dão — Santarem — S. Pedro da Cova —

S. Pedro do Sul — Sertema — Setubal — Silves — Sobral — Soure — Suburbios de Lisboa.

T

Tavira — Tejo (rio) — Thomar — Torres Novas — Torres Vedras — Trancoso.

V

Valença — Vallongo — Viana do Castello — Villa do Conde — Villa da Feira — Villa Franca — Villa Nova de Gaia — Villa Real — Villa Viçosa — Vimieiro — Vinhaes — Vista Alegre — Vizeu — Vouga (rio) — Vouzella.

Z

Zezere.

Procurem-se pela ordem alphabetica, desde pag. 4 até 144.

Passeios de recreio 145
» a Abrantes 156
» ao Cartaxo 158
» a Coimbra 152
» ao Porto, regressando por Aveiro, Bussaco, Coimbra, Leiria, Batalha, Alcobaça, Caldas e Alemquer 147
» a Santarem, Elvas e Badajoz, regressando por Portalegre e Castello de Vide 160
» a Thomar 157
» a Torres Vedras. 158
» aos quatro districtos de Lisboa, Evora, Portalegre e Santarem 158

MISCELLANEA

Agradecimentos 334
Annuncios (secção de) 333
Appendice das alterações 339
Ao publico III

Calendario a vapor XI
Conclusão 334
Dedicatoria I
Diligencias (procurem-se no final da descripção geographica da povoação respectiva).
Documentos que têm de ser sellados com estampilhas, e meio de inutilisar as mesmas 225
Hospedarias (o mesmo como as diligencias).
Lisboa—(contém o seguinte): 55
» Aguas livres e outras cousas dignas de observação 70
» Associações recreativas 66
» Apito 75
» Bazares 69
» Cafés 74
» Carruagens Lisbonenses 85
» Compostura de chapeos 77
» Diversos trens de aluguer 86
» Edificios publicos 63
» Egrejas 59
» Estabelecimentos de banhos 74
» » de caridade 61
» » de instrucção publica 62
» » industriaes 62
» Familias de provincia em Lisboa 74
» *Faz tudo* 76
» Hospedarias e estabelecimentos commerciaes ... 61
» Latrinas 77
» Leilões 75
» Meios de locomoção 78
» Omnibus 78
» Palacios reaes 66
» » de nobreza 67
» Passeios e jardins 68
» Paquetes para o Brazil e Rio da Prata 88
» » para Bordeos 88
» » para Southampton 88
» do Havre para Malaga, e vice-versa, com escala por Lisboa, Cadiz e Gibratar. ... 91
» Praças 57
» *Prego* 76
» Quarteis 68
» Regulamento municipal para os trens de praça 80
» Serviço de vapores entre Lisboa e Porto 87

Lisboa: Serviço de vapores entre Madeira e Lisboa . . . 87
» Theatros 64
» Trens de praça 79
» Viagens a vapor no Tejo 87
» Viagens de Lisboa para Madrid e Sevilha 93
» Vapores de Liverpool para o Brazil e Rio da Prata 88
Mappa de Portugal iv
» (advertencia do) da capacidade dos 430 alqueires e 410 almudes usados no continente, comparados com o systema metrico decimal 165
» da navegação para o Algarve, Açores e Africa 87
Pesos e medidas 164
Serviço postal (correios) 188
» telegraphico nacional e internacional 213
» » nas linhas de norte e Leste 222
» » nas linhas de sul e sueste 224
Taxas 217
Tabellas das equações do tempo 185
» das estações telegraphicas portuguezas e das zonas que os despachos poderão aqui percorrer 220
» das estações telegraphicas em alguns paizes estrangeiros 219
» de incendios (na capa)
» da importancia dos despachos para Inglaterra 218
» dos portes da correspondencia nacional 192
» » estrangeira . . . 193
» » obrigatoria para as colonias e possessões britannicas, e outros paizes 204
» » dos jornaes . . . 208
» » dos impressos . . 211
» » facultativa para os mesmos pontos 200
» dos sellos que pagam os papeis commerciaes e forenses 225
» das taxas do telegrapho para Portugal, França e Hispanha 216
» das taxas do telegrapho para os demais paizes, exceptuando Inglaterra 217
» das taxas do telegrapho para Inglaterra 215
Tempo medio 184
Transmissões para Inglaterra 215
» internacionaes 213

CAMINHOS DE FERRO

Apontamentos para a historia dos caminhos de ferro . . 228

SERVIÇO

Grande velocidade 239
Advertencias 239
» ácerca do despacho das bagagens 243
Armazenagem 266
Bagagens 242
Cães 263
Carruagens 265
Cavallos 265
Comboyos especiaes 260
Compartimentos reservados 260
Encontro de passageiros 259
Estação central de Lisboa para serviço das linhas de sul e sueste 251
Estações centraes de Lisboa e Porto, para serviço das linhas de norte e leste 244
Extravio de bagagens 255
Gados 265
Manifesto de dinheiro em prata, ouro e cobre, ou valores nas linhas de norte e leste 261
Manifesto de dinheiro em prata, ouro e cobre ou valores nas linhas do sul 263
Mappa comparativo da velocidade do transito dos comboyos de passageiros 327
Mercadorias 265
Militares e marinheiros 255
Horarios dos comboyos de passageiros
(Linhas de norte e leste)
» Badajoz ao Entroncamento 310
» » ao Porto 314
» Carregado a Lisboa 310
» Coimbra ao Porto 301
» Entroncamento a Lisboa 312
» » ao Porto 304
» » a Badajoz 306
» Lisboa ao Carregado 300
» » ao Entroncamento 302
» Porto a Badajoz 314
» Porto a Coimbra 301
» » ao Entroncamento 308

(Linhas de sul e sueste até 30 de abril de 1865)
Horarios—Barreiro a Beja 320
» » a Evora 321
» » a Setubal 322
» » ás Vendas Novas 324
» Beja ao Barreiro 320
» » a Evora. 319
» » a Setubal. 325
» Evora ao Barreiro 321
» » a Beja 319
» » a Setubal 324
» » ás Vendas Novas. 325
» Setubal ao Barreiro 322
» Vendas Novas ao Barreiro. 324
» » a Setubal 325
» Desde o 1.º de maio de 1865. 330

(Hispanha)
» Badajoz a Merida. 326
» Merida a Badajoz. . . . . »
Passageiros 139
» durante a viagem 253
Perigos a prevenir. 255
Predisposição 239
Recovagens e mercadorias 265
Restaurantes nas linhas de sul e sueste 298
Salas de espera e entrada para os comboyos. 252
Serviço entre Lisboa e Barreiro 267
Tabella das distancias 332
» dos preços dos restaurantes nas linhas de norte e leste. 295
Tarifas das linhas de norte e leste. 277
» das linhas de sul e sueste 284
Transportes funebres 266
Utilidade do telegrapho 267

Pequena velocidade 268
Armazenagem nas linhas de norte e leste. 276
» nas linhas do sul 276
Carruagens. 272
Cavallos de militares. 274
Direito de repesagem 272

Gado 274
Materias inflammaveis 275
Mercadorias 268
Horarios dos comboyos de mercadorias
(Linhas de norte e leste)
» Badajoz a Lisboa 318
» Lisboa a Badajoz 317
» » ao Porto 315
» Porto a Lisboa 316
(Linhas de sul e sueste)
» Desde o 1.º de maio de 1865 330
Regulamento das alfandegas 288

Advertencia ácerca do mappa

Apesar de toda a cautela, que tivemos quando red
o mappa, esqueceu-nos concluir a divisão dos distric
Evora e Beja, e tal esquecimento fez com que *Marvão*
indicado no mappa como pertencendo ao districto de
quando pertence ao de Evora.

Sirva portanto de prevenção áquelles a quem conv
seja-nos relevada tal falta.

Advertencia ácerca do mappa

Apesar de toda a cautela, que tivemos quando reduzimos o mappa, esqueceu-nos concluir a divisão dos districtos de Evora e Beja, e tal esquecimento fez com que *Marvão* ficasse indicado no mappa como pertencendo ao districto de Beja, quando pertence ao de Evora.

Sirva portanto de prevenção áquelles a quem convier, e seja-nos relevada tal falta.

PLEASE DO NOT REMOVE
CARDS OR SLIPS FROM THIS POCKET

UNIVERSITY OF TORONTO LIBRARY

DP
516
A26

Abreu, João Antonio Peres
Roteiro do viajante no continente e nos caminhos de ferro de Portugal em 1865

UTL AT DOWNSVIEW
D RANGE BAY SHLF POS ITEM C
39 10 07 04 15 004 7